GDAŃSK, dnia 30 marca 1946 r.

GDAŃSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr 1

TREŚĆ

DZIAŁ URZĘDOWY

1.

DEKRET

z dnia 30 października 1945 r.

o zmianie ustawy z dnia 6-go maja 1945 r. o wyłączeniu ze społeczeństwa polskiego wrogich elementów.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 55, poz. 307 z dnia 15 grudnia 1945 r.).

Na podstawie ustawy z dnia 3 stycznia 1945 r. o trybie wydawania dekretów z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr 1, poz. 1) — Rada Ministrów postanawia, a Prezydium Krajowej Rady Narodowej zatwierdza, co następuje:

Art. 1. W ustawie z dnia 6 maja 1945 r. o wyłączeniu ze społeczeństwa polskiego wrogich elementów (Dz. U. R. P. Nr 17, poz. 96 i Nr 34, poz. 203) wprowadza się zmiany następujące:

Po art. 25 zamieszcza się poniższe artykuły w brzmieniu:

„Art. 25[1]. (1) Ponadto zarówno na cele reformy rolnej jak i osadnictwa może być przejęty, poza podpadającymi pod działanie dekretów wskazanych w artykule poprzedzającym, wszelki pozostały, a wymieniony w art. 16 majątek, zwolniony orzeczeniem sądu spod zajęcia, dozoru i zarządu, jeżeli majątek ten został w terminie do dnia 1-go sierpnia 1945 r. faktycznie rozparcelowany lub przydzielony na cele osadnictwa.

(2) Jeżeli przed dniem 1 sierpnia 1945 r. określony w ustępie (1) majątek został wydzierżawiony lub oddany w najem, wydanie

tego majątku osobie zrehabilitowanej w myśl art. 16 może nastąpić dopiero po upływie terminu dzierżawy lub najmu. Prawo do otrzymania czynszu z tytułu dzierżawy lub najmu przysługuje osobie zrehabilitowanej dopiero od daty uprawomocnienia się postanowienia, uwzględniającego wniosek o rehabilitację.

Art. 25². Przejęcie w myśl art. 25¹ nieruchomości ziemskich nastąpi na podstawie zarządzenia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych, nieruchomości miejskich — na podstawie zarządzenia Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej, przedsiębiorstw przemysłowych — na podstawie zarządzenia Ministra Przemysłu, przedsiębiorstw handlowych — na podstawie zarządzenia Ministra Aprowizacji i Handlu, a ruchomości — na podstawie zarządzenia Ministra Skarbu.

Art. 25³. Przejęty w myśl artykułów poprzedzających majątek przechodzi na własność Skarbu Państwa, przy czym nieruchomości ziemskie przekazane będą przez Skarb Państwa Państwowemu Funduszowi Ziemi w myśl przepisów dekretu z dnia 6-go września 1944 r. o przeprowadzeniu reformy rolnej w brzmieniu obwieszczenia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 18 stycznia 1945 r. (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 13).

Art. 25⁴. (1) Właścicielom, których nieruchomości ziemskie czy miejskie zostały przejęte w myśl art. 25¹, przysługuje prawo otrzymania tytułem ekwiwalentu nieruchomości ziemskiej czy miejskiej o równej wartości i jakości.

(2) Oszacowanie majątków, wymienionych w art (1), nastąpi na podstawie instrukcji, którą wyda Minister Rolnictwa i Reform Rolnych co do nieruchomości ziemskich i Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej — co do nieruchomości miejskich.

(3) Obciążenie nieruchomości, przejętych w myśl art. 25¹, ujawnione w księgach hipotecznych (gruntowych), zostają przeniesione z prawem pierwszeństwa hipotecznego na nieruchomości, które będą przyznane tytułem ekwiwalentu.

Art. 25⁵. (1) Właścicielom, których przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe albo nieruchomości zostały przejęte w myśl art. 25¹, przysługuje prawo otrzymania tytułem odszkodowania równowartości pieniężnej przejętego majątku.

(2) Zasady i tryb oszacowania wymienionych w ust. (1) rodzajów majątku określi instrukcja, którą wydadzą Ministrowie: Przemysłu, Aprowizacji i Handlu oraz Skarbu".

Art. 2. Wykonanie niniejszego dekretu porucza się Ministrom: Rolnictwa i Reform Rolnych, Administracji Publicznej, Skarbu, Przemysłu oraz Aprowizacji i Handlu.

Art. 3. Dekret niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Krajowej Rady Narodowej:
Bolesław Bierut
w z. Prezes Rady Ministrów
Władysław Gomułka
w z. Minister Rolnictwa i Ref. Rolnych:
Stanisław Bieniek
Minister Administracji Publicznej:
Władysław Kiernik
Minister Skarbu
Konstanty Dąbrowski
Minister Przemysłu:
Hilary Minc
Minister Aprowizacji i Handlu:
Jerzy Sztachelski.

L. dz. 3125/620/46.

2

ZARZĄDZENIE

Ministra Ziem Odzyskanych

z dnia 22 lutego 1946 r.

w sprawie zakazu wywozu mienia ruchomego z Ziem Odzyskanych.

Na podstawie art. 2 lit. c) i d) dekretu z dnia 13.XI. 45 r. o zarządzie Ziem Odzyskanych (Dz. U. R. P. Nr 51, poz. 295) — zarządzam, co następuje:

§ 1.

Wywóz z terenów Ziem Odzyskanych wszelkiego rodzaju mienia ruchomego bez względu na to, czy stanowi ono t. zw. mienie opuszczone lub poniemieckie, czy też pochodzi z innego źródła na obszarze Ziem Odzyskanych — jest zabroniony.

§ 2.

Nie wymagają zezwolenia na wywóz następujące przedmioty:

a) odzież i bielizna w takiej ilości, że jest niewątpliwe, iż służą do osobistego użytku przewożącego, w związku z podróżą;

b) przedmioty, normalnie używane w podróży;
c) żywność w ilości, potrzebnej na okres trwania podróży.

Nie mogą być wywożone przedmioty, wymienione w pkt. a) i b), jeżeli jest niewątpliwe, iż przedmioty te stanowią lub stanowiły mienie opuszczone lub poniemieckie. Wykazywanie się przy tym rachunkiem lub innym dowodem nabycia nie uprawnia do wywozu.

§ 3.

W wyjątkowo uzasadnionych wypadkach Minister Ziem Odzyskanych może udzielić zezwolenia na wywóz mienia ruchomego.

§ 4.

Na równi z zezwoleniem Ministra Ziem Odzyskanych ważne są zezwolenia:

a) Ministra Przemysłu lub Wojewódzkich delegatów Ministra Przemysłu na Ziemiach Odzyskanych, wyłącznie w odniesieniu do: surowców, półfabrykatów, fabrykatów i narzędzi pracy, objętych przez organy Ministerstwa Przemysłu lub wyprodukowanych przez zakłady tego Ministerstwa, a koniecznych do wywiezienia w ramach ogólnego planu gospodarczego tego Ministerstwa;
b) Ministerstwa Aprowizacji i Handlu, względnie Wojewódzkich Wydziałów Aprowizacji i Handlu w odniesieniu do zboża i jego przetworów (mąka, kasza, płatki itp.).
c) Ministerstwa Lasów w odniesieniu wyłącznie do surowców i wytworów zakładów produkujących tego Ministerstwa (drzewo opałowe, budowlane, deski, wytwory smolarni i terpentyniarni, meble nowowyprodukowane);
d) Ministerstwa Odbudowy wyłącznie w odniesieniu do materiałów budowlanych, wyprodukowanych przez zakłady, podległe temu Ministerstwu (budulec, klepka, papa, stolarszczyzna budowlana, jak ramy okienne, futryny, drzwi);
e) Ministerstwa Oświaty (Biura Ziem Odzyskanych) w odniesieniu do księgozbiorów poniemieckich (książki, rękopisy, mapy, ryciny, nuty);
f) Naczelnych Dyrekcji Monopoli Państwowych w odniesieniu do wytworów:
   Monopolu Spirytusowego — surówka, spirytus, wódki, skrzyń, będących opakowaniem i butelek;
   Monopolu Tytoniowego — surowiec i gotowe wyroby tytoniowe oraz opakowania;
   Monopolu Solnego — sól;
   Monopolu Zapałczanego — zapałki i opakowanie;
g) Centralnego Zarządu Przemysłu Poligraficznego w Łodzi do dnia 1 czerwca 1946 r. w odniesieniu do maszyn, aparatów i narzędzi drukarskich: Centralny Zarząd Przemysłu Poligraficznego przesyła odpis każdego wydanego zezwolenia do wiadomości Ministerstwu Ziem Odzyskanych.

Do wydawania zezwoleń powyższych upoważnione są wyłącznie organy, wskazane w p. a) do g). Organy, podległe tym instytucjom, nie są upoważnione do wydawania zezwoleń.

§ 5.

Zezwolenie na wywóz jest ważne tylko w tym wypadku, jeśli wystawione jest w formie „Zezwolenia na wywóz" według wzoru, załączonego do niniejszego zarządzenia.

§ 6.

Do przeprowadzania kontroli wywozu upoważnione są organy Milicji Obywatelskiej i Straży Ochrony Kolei.

Rady Narodowe, Związki Zawodowe Międzypartyjne, organizacje polityczne, mają prawo w porozumieniu z miejscowym starostą brać udział w kontroli, przeprowadzanej przez Milicję Obywatelską, jako reprezentanci czynnika społecznego.

Kontrola może być przeprowadzana zarówno w punktach wylotowych Ziem Odzyskanych, jak też na trasach, prowadzących do tych punktów, oraz w poszczególnych miejscowościach, położonych na Ziemiach Odzyskanych.

§ 7.

Zakwestionowane przy kontroli, a wywożone bez zezwolenia ruchomości, podlegają zatrzymaniu i przekazaniu najbliższemu posterunkowi Milicji Obywatelskiej.

O zatrzymaniu ruchomości winien być sporządzony protokół według załączonego do niniejszego zarządzenia wzoru. Zatrzymane ruchomości Milicja Obywatelska przekazuje niezwłocznie miejscowemu organowi Urzędu Likwidacyjnego.

Oryginał protokółu pozostaje w aktach Milicji Obywatelskiej, 1 odpis otrzymuje przewożący, 2-gi zaś przesyła się właściwemu prokuratorowi, jako doniesienie karne.

Zatrzymaniu podlegają przedmioty bez względu na ich wartość. Odnosi się to w szczególności do wszystkich przedmiotów gospodarstwa domowego (sprzęt domowy, naczynia itp.), które powinny być przeznaczone dla potrzeb repatriantów i osadników.

§ 8.

Jeżeli zakwestionowane przedmioty stanowią większą część zawartości pewnego opakowania (walizka, kufer itp.), podlegają zatrzymaniu wraz z opakowaniem, celem uniknięcia zagubienia części zawartości.

§ 9.

Zakwestionowane przedmioty pozostają pod dozorem miejscowego Urzędu Likwidacyjnego i nie mogą być nikomu wydane bez dyspozycji Ministerstwa Ziem Odzyskanych.

§ 10.

Miejscowy Urząd Likwidacyjny przejmuje zakwestionowane przedmioty możliwie w tym samym dniu od organów Milicji Obywatelskiej i potwierdza ich odbiór oddzielnie dla każdej osoby, której ruchomości zatrzymano.

§ 11.

W przypadku zatrzymania przedmiotów wywożonych bez zezwolenia i stwierdzenia przy tym, że przewóz ma charakter stałego procederu, spekulacji lub jest dokonywany z wykorzystaniem stanowiska w służbie publicznej, albo też jest wynikiem wstrętu do pracy — Milicja Obywatelska sporządza doniesienie do Komisji Specjalnej do walki z nadużyciami i szkodnictwem gospodarczym.

W pozostałych wypadkach wywozu mienia bez zezwolenia — Milicja Obywatelska kieruje sprawę do prokuratora, celem wszczęcia postępowania karnego z art. 29 a) dekretu o przestępstwach szczególnie niebezpiecznych w okresie odbudowy Państwa.

§ 12.

Organy Urzędów Likwidacyjnych niezwłocznie zawiadamiają Ministerstwo Ziem Odzyskanych o przejęciu od organów Milicji Obywatelskiej zakwestionowanych przedmiotów.

W wypadku zatrzymania przedmiotów dużej wartości, jeśli przy tym zachodzi podejrzenie spekulacji — zawiadomienie winno być wysłane telegraficznie.

§ 13.

Wojewodowie są obowiązani do opracowania i przeprowadzania akcji zwalczania wywozu na terenie województwa. W tym zakresie ciąży na Wojewodach obowiązek skoordynowania akcji z Dyrekcjami Kolei, Poczty i instytucji transportowych.

§ 14.

Władze administracji ogólnej są bezpośrednio odpowiedzialne za ścisłe przestrzeganie niniejszego zarządzenia przez organy Milicji Obywatelskiej i Urzędy Likwidacyjne.

§ 15.

Wszelkie, wydane dotychczas w sprawie zakazu wywozu, zarządzenia, okólniki i instrukcje — niezależnie od tego, od jakiej władzy pochodziły —uchyla się.

Minister Ziem Odzyskanych:
(—) Władysław Gomułka
w-z (—) Dr **Jan Wasilewski**
Wiceminister

Pieczątka nagłówkowa

Warszawa, dn. .... 1946 r.

ZEZWOLENIE NA WYWÓZ Nr....................

Na podstawie art. 2 lit. c) i d) dekretu z dnia 13.XI.45 r. o zarządzie Ziem Odzyskanych zezwala się Ob. ....
(imię i nazwisko, firma, instytucja)
na wywóz z ....
(miejscowość na Ziemiach Odzyskanych)
do .... niżej wyszczególnionych
(miejscowość docelowa)
ruchomości (dokładna specyfikacja) ....
....
....
....
....
....

Przewożący winien poddać przewożone ruchomości kontroli Milicji Obywatelskiej, względnie Straży Ochrony Kolei w ....

Zezwolenie ważne jest do dnia ....

Na niniejszym zezwoleniu winna być dokonana adnotacja przez organy kontrolujące, stwierdzająca przeprowadzenie kontroli.

Po wykorzystaniu zezwolenie niniejsze winno być niezwłocznie zwrócone do Ministerstwa Ziem Odzyskanych, Departament Mienia Państwowego.

Dyrektor Departamentu
Mienia Państwowego

(Pieczątka okrągła Min. Ziem Odzyskanych)

W. Bukowski

(Nazwa organu władzy) .... dnia .... 1946 r.

PROTOKÓŁ

1) ....
(imię i nazwisko, funkcja)
2) ....
3) ....
(imię i nazwisko, funkcja czynnika społecznego)

W dniu .... o godz. .... został zatrzymany w ....
.... przewożąc bez zezwolenia z terenów Ziem Odzyskanych,
Ob. .... zamieszkały w ....
Po przeprowadzonej kontroli ustalono nielegalny przewóz niżej wymienionych ruchomości:
....
....
....
....
(dokładne wyszczególnienie ilości i jakości przedmiotów)

Przewożący w toku przesłuchania oświadczył:
....
(skąd i dokąd ruchomości są przewożone i w jaki sposób przewożący wszedł w ich posiadanie).

Podpis organu kontrolującego Podpis przewożącego

3.

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego

z dnia 19 marca 1946 r.

W sprawie zmiany rozporządzenia porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 czerwca 1935 r. o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Pom. Dz. Woj. Nr 16, poz 171) i ogłoszenia jednolitego tekstu tegoż rozporządzenia.

Na podstawie § 3 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 175) art. 4 pkt. 1 i 4 oraz art. 6 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 roku o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 366) i § 138 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 zarządza się co następuje:

I. Postanowienia wstępne.

§ 1.

Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich polskich statków morskich, wymienionych w § 1 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 27 marca 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków w szczególności do:

1. Statków o pojemności poniżej 50 ton rej. brutto, z wyjątkiem statków przewożących ponad 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych,
2. Statków używanych w żegludze przybrzeżnej,
3. Statków rybackich o pojemności mniej niż 1600 ton rej. brutto,
4. Statków używanych w celach niezarobkowych, o pojemności mniej niż 1600 ton rej. brutto.

Przepisy niniejszego rozporządzenia mają również zastosowanie do statków obcych powyższych kategorii, znajdujących się w portach i na wodach terytorialnych polskich, o ile traktaty międzypaństwowe nie stanowią inaczej, oraz statków żeglugi śródlądowej znajdujących się stale w portach morskich.

§ 2.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia statkiem jest każde pływające urządzenie, poruszane bezpośrednio lub pośrednio siłą mięśni ludzkich, wiatru lub mechanizmu, a używane dla celów zarobkowych, rozrywkowych lub sportowych.

Statkiem pasażerskim zaś jest statek, przewożący więcej niż trzech pasażerów, przy czym za pasażera uważa się każdą osobę przewożoną na statku, a nie należącą do składu załogi.

§ 3.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia rozróżnia się cztery rodzaje żeglugi:

1. żegluga portowa tj. żegluga w granicach portów morskich,

2. żegluga na wodach osłoniętych, tj. żegluga w zatokach i zalewach osłoniętych od bezpośredniego działania fal z otwartego morza oraz w zatoce Puckiej na północny-zachód od linii łączącej cypel helski z cyplem redłowskim.
3. żegluga przybrzeżna tj. żegluga w granicach nie dalszych niż 20 mil morskich od linii wybrzeża.
4. żegluga morska tj. żegluga poza granicami żeglugi przybrzeżnej.

II. Organy inspekcyjne, inspekcja statków oraz tryb postępowania.

§ 4.

Nadzór i kontrolę nad bezpieczeństwem statków, przebywających w portach polskich i na wodach terytorialnych polskich sprawuje Główny Urząd Morski za pośrednictwem terytorialnie właściwych organów nadzorczych i właściwych inspektorów.

§ 5.

Główny Urząd Morski może przekazać swoje uprawnienia, dotyczące inspekcji i ewidencji statków, w całości lub w części władzom marynarki handlowej I instancji oraz urzędom rybackim.

§ 6.

Inspekcje statków przeprowadza się:

I. — wstępną przed rozpoczęciem żeglugi:
   a) statku nowowybudowanego,
   b) statku, który zmienił obcą banderę na polską,
   c) statku wyremontowanego, o ile Główny Urząd Morski, uznał go uprzednio za niezdatny do żeglugi.

II. — periodyczną:
   a) statku pasażerskiego — co rok,
   b) innych statków —co 3 lata.

III. — dorywczą:
   a) jeżeli Główny Urząd Morski uzna przeprowadzenie inspekcji za konieczne ze względu na niebezpieczeństwo statku,
   b) na życzenie właściciela, armatora, lub kapitana statku, a także towarzystwa ubezpieczeniowego, w którym statek albo ładunek jest lub ma być ubezpieczony.

§ 7.

Każdy statek winien być zgłoszony do inspekcji w Głównym Urzędzie Morskim, który prowadzi ścisłą ewidencję statków. Zgłoszenia dokonuje się przez złożenie wypełnionego formularza według załączonego wzoru (Zał. Nr 1). Po przeprowadzeniu inspekcji i uznaniu statku za odpowiadający warunkom bezpieczeństwa, przepisanym w niniejszym rozporządzeniu, Główny Urząd Morski wydaje kartę ewidencyjną, ważną dla statku pasażerskiego oraz dla mniejszej jednostki pływającej, służącej do przewozu pasażerów, jak np. łódź żaglowa, wiosłowa itp., na okres jednego roku, zaś dla statków innych na okres do trzech lat.

§ 8.

O zarządzeniu inspekcji Główny Urząd Morski zawiadamia indywidualnie lub w drodze obwieszczeń właściciela, armatora lub kierownika statku, który obowiązany jest w terminie i miejscu określonym przez Główny Urząd Morski przedstawić statek do inspekcji.

Podczas inspekcji winien być obecny właściciel lub armator, względnie jego zastępca.

Niewykonanie przepisu, zawartego w ustępie 1 i 2, niezależnie od sankcji karnej, przewidzianej w § 110 niniejszego rozporządzenia, pociąga za sobą obowiązek pokrycia kosztów udaremnionej inspekcji.

§ 9.

Właściciel, armator i kierownik statku na żądanie Głównego Urzędu Morskiego obowiązani są przedstawić wszystkie, będące w ich posiadaniu dokumenty, odnoszące się do bezpieczeństwa statku, jak również udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku.

§ 10.

Główny Urząd Morski może żądać od właściciela, armatora i kierownika statku wykonania robót, koniecznych dla przeprowadzania inspekcii, jak dokowania lub postawienia statku na pochylni, albo też wykonania specjalnych czynności na statku w celu sprawdzenia stanu kadłuba i urządzeń statku. Koszta tych robót ponosi właściciel lub armator statku. Dokowania lub postawienia statku na pochylni może Urząd żądać w wypadkach inspekcji wstępnej i periodycznej oraz przy inspekcji zewnętrznej strony podwodnej części statku.

W wypadkach inspekcji, obejmującej całokształt spraw bezpieczeństwa, Urząd może żądać od właściciela, armatora i kierownika statku, aby statek w czasie inspekcji był próżny.

§ 11.

Główny Urząd Morski może w każdej chwili zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia, jeżeli poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa.

§ 12.

W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go nie czynią niezdatnym do żeglugi, a tylko uniemożliwiają użycie go w żegludze w sposób zamierzony przez właściciela lub armatora, Urząd zabroni użycia statku w sposób zamierzony.

§ 13.

W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go czynią niezdatnym do żeglugi, Urząd zabroni użycia statku.

§ 14.

Jeżeli po przeprowadzeniu inspekcji zajdzie potrzeba dokonania zmian w kadłubie lub urządzeniach statku, wpływających na stan jego bezpieczeństwa, właściciel, armator lub kierownik statku, obowiązany jest o dokonanych zmianach bezzwłocznie zawiadomić Główny Urząd Morski.

§ 15.

O uszkodzeniu statku wskutek burzy, zderzenia lub ognia winien właściciel, armator lub kierownik statku bezzwłocznie zawiadomić Główny Urząd Morski.

§ 16.

Odnośnie trybu postępowania Głównego Urzędu Morskiego obowiązują przepisy art. 28 i 31 rozporządzenia Prezydenta Rzeczpospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich.

Od decyzji Głównego Urzędu Morskiego służy właścicielowi, armatorowi lub kierownikowi statku prawo odwołania do Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341).

§ 17.

Koszta inspekcji obciążają właściciela lub armatora statku. Inspekcja dorywcza, przeprowadzona według uznania Urzędu, o ile nie obejmuje całokształtu spraw bezpieczeństwa lub też nie została spowodowana w sposób, wymieniony w § 14, jest bezpłatna.

§ 18.

Główny Urząd Morski może w każdym poszczególnym wypadku zwolnić statek od obowiązku wypełniania niektórych warunków, wymaganych przepisami niniejszego rozporządzenia, lub w razie zachodzącej potrzeby je obostrzyć.

§ 19.

W razie gdyby statek posiadał świadectwo jednego z towarzystw klasyfikacyjnych (Lloyds Register, Bureau Veritas itd.), Główny Urząd Morski może zwolnić statek na pewien określony czas od obowiązku poddania go inspekcji, jednakże nie na czas dłuższy aniżeli okres ważności świadectwa klasyfikacyjnego.

§ 20.

Statki szkolne i ćwiczebne powinny mieć najwyższą klasę uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego, a oprócz tego podlegają specjalnie obostrzonym badaniom pod względem bezpieczeństwa.

III. Przepisy ogólno - porządkowe.

§ 21.

Statek może być używany w żegludze o ile:

a) posiada ważną kartę ewidencyjną,
b) odpowiada wymogom bezpieczeństwa,
c) przestrzega specjalne warunki przepisane w poszczególnym wypadku przez Główny Urząd Morski, jak: rodzaj i zakres żeglugi, stan morza, siła wiatru itd.

§ 22.

Wszelkie dokumenty, legitymujące statek, załogę i ładunek winny znajdować się na statku, a na żądanie właściwych władz winny być okazywane. O ile przepisy wymagają prowadzenia na danym statku dzienników okrętowego i maszynowego, to winny one być prowadzone starannie i zgodnie z odpowiednimi przepisami.

§ 23.

Każdy statek bez względu na jego pojemność, winien być ściśle oznaczony cyframi lub literami w przedniej części statku, zaś o pojemności powyżej 30 m³ brutto w miarę potrzeby nazwą umieszczoną po obu stronach dziobu i na rufie, oraz nazwą portu macierzystego.

§ 24.

Każdorazowa zmiana oznaczenia może nastąpić dopiero po uzyskaniu zezwolenia Gł. Urzędu Morskiego i będzie uwidoczniona w karcie ewidencyjnej i innych dokumentach. Również każdorazowa zmiana właściciela statku winna być zgłoszona w Gł. Urzędzie Morskim.

§ 25.

Statki o pojemności powyżej 30 m³ brutto, za wyjątkiem kutrów rybackich, powinny mieć pionową skalę zanurzenia, oznaczoną po obu stronach stewy przedniej i tylnej, wyrażoną w decymetrach względnie centymetrach z tym, że z jednej strony każdej ze stew skala może być wyrażona w stopach, względnie calach angielskich.

§ 26.

Statku nie należy przeładowywać, a w razie braku ładunku lub niezupełnego załadowania winien być statek należycie obalastowany.

Na statkach pasażerskich ilość pasażerów nie może przekraczać największej dopuszczalnej ilości, określonej w ważnej karcie ewidencyjnej.

§ 27.

W czasie ładowania, względnie wyładowywania statku, jak również w czasie wsiadania i wysiadania pasażerów, kierownik statku lub jego zastępca winni być obecni.

Przepis ten ma analogiczne zastosowanie w razie grożącego niebezpieczeństwa.

§ 28.

Ładunek pokładowy może być przyjęty w takich ilościach i musi być tak rozmieszczony, by stateczność statku była zachowana, przy czym należy wziąć pod uwagę możliwość zwiększenia ciężaru ładunku przez nasiąkanie wodą i obmarzanie.

§ 29.

Schodnie, pomosty itp. pomiędzy statkiem, a brzegiem lub dwoma statkami, służące pasażerom przy wsiadaniu i wysiadaniu, winny być mocno oparte i zaopatrzone w dwie poręcze. Z nastaniem zmroku winny być w razie potrzeby należycie oświetlone, a podczas gołoledzi wysypane piaskiem, popiołem lub tp.

§ 30.

Kierownictwo statku winno dbać o bezpieczeństwo załogi, pracującej poza burtą. Prace takie mogą być wykonywane tylko podczas postoju statku, zaś w czasie podróży jedynie w nagłych i koniecznych wypadkach.

§ 31.

Przepisy sanitarne i policyjno - portowe winny być ściśle przestrzegane.

IV. Budowa kadłuba.

§ 32.

Zdatność kadłuba statku do żeglugi ustala się technicznymi wymaganiami co do wytrzymałości, szczelności, dostatecznej pływalności i stateczności statku, zależnie od jego przeznaczenia.

§ 33.

Każdy statek powinien posiadać ilość poprzecznych przegród wodoszczelnych, uznaną przez Komisję Inspekcyjną, względnie Inspektora Okrętowego za wystarczającą. W szczególności statki o długości ponad 25 m. z napędem mechanicznym powinny posiadać co najmniej cztery poprzeczne przegrody wodoszczelne — jedna na dziobie, jedna na rufie i dwie na krańcach przedziału maszynowego. Jeżeli jedna z przegród na dziobie lub rufie służy jednocześnie za krańcową przegrodę przedziału maszynowo-kotłowego, to wystarcza ogółem trzy przegrody dla statku.

Niekoniecznym jest odgradzanie przedziału maszynowo - kotłowego na statkach o długości od 10 do 25 m.

Statki bez napędu mechanicznego o długości 10 m. i więcej powinny mieć conajmniej dwie przegrody wodoszczelne — na dziobie i na rufie.

Wszystkie statki o długości do 10 m. zwolnione są od obowiązku posiadania grodzi wodoszczelnych.

Na statkach przewożących pasażerów, pomieszczenia pod pokładem, służące do przewozu ładunków, powinny być oddzielone od pomieszczeń pasażerskich przegrodami wodoszczelnymi.

Przegrody na statkach żelaznych powinny być żelazne, na statkach drewnianych — żelazne lub drewniane. Jeżeli przegrody drewniane odgradzają przedział kotłowo-maszynowy, powinny być pokryte od strony tegoż przedziału materiałem niepalnym i nie przepuszczającym ciepła.

Otwory w przegrodach wodoszczelnych powinny być zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcie.

§ 34.

Wszelkie otwory w konstrukcji kadłuba statku, zwłaszcza w częściach kadłuba podlegających znacznym naprężeniom ogólnym lub miejscowym, powinny być należycie wzmocnione. Otwory w burtach powinny być zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcia.

§ 35.

Każdy statek parowy lub silnikowy powinien mieć szczególnie zabezpieczoną sztywność kadłuba w przedziale maszynowym. Kotły i maszyny powinny być umieszczone na fundamentach należytej mocy, skutecznie rozkładających powstające siły w poprzecznym i podłużnym kierunku.

§ 36.

Każdy statek pokładowy, przewożący pasażerów, powinien posiadać dla ochrony pasażerów i załogi nadburcie albo barierę wysokości, co najmniej 110 cm mocnej konstrukcji, ciągnącą się wzdłuż burty.

§ 37.

Jeżeli statek posiada barierę niezaopatrzoną w siatkę, to odległość pomiędzy poszczególnymi poziomymi prętami bariery i pokładem nie powinna przekraczać na statkach pasażerskich 23 cm.

O ile nadburcie posiada poszycie, to powinny być wycięte w nim otwory burzowe i odpływowe w dostatecznej ilości i odpowiednich wymiarów.

V. Wolna burta.

§ 38.

Największe dopuszczalne zanurzenie statku powinno być oznaczone zgodnie z niniejszymi przepisami na zewnętrznej stronie kadłuba w środku długości statku poziomą kreską o długości 20 cm. i szerokości 2,5 cm wypaloną w drzewie lub wyciętą w metalu, pomalowaną na kolor wyodrębniający z tła. Dolna krawędź linii powinna odpowiadać linii największego dopuszczalnego zanurzenia. Nad tą linią powinny być wycięte lub wypalone i pomalowane na odpowiedni kolor li-

tery G. U. M. o wysokości 10 cm. i szerokości 5 cm.

Ponad linią największego dopuszczalnego zanurzenia powinna pozostawać odpowiednia wysokość wolnej burty, liczona:

a) dla statków pokładowych do przedłużenia górnej powierzchni pokładu w najniższym jego położeniu u burt, albo do dolnej krawędzi najniżej położonych świetlaków, o ile takowe nie są wodoszczelne i nie posiadają burzników.

b) dla statków bezpokładowych do górnej krawędzi najwyższego, trwale umocowanego, pasa poszycia burt w najniższym jego położeniu.

Wysokość wolnej burty ustala komisja inspekcyjna, względnie inspektor okrętowy, przy czym wysokość wolnej burty przypadająca na 1 m. długości statku nie może wynosić mniej niż podano w poniższej tabeli.

a) na statkach pokładowych 8 mm. w żegludze portowej, 10 mm w żegludze innej,

b) na statkach bezpokładowych 15 mm. w żugludze portowej, 20 mm w żegludze innej.

Za statki pokładowe uważane są statki, posiadające luki pokładowe szczelnie zakrywane.

Jeżeli statek posiada luki pokładowe otwarte, lecz chronione wodoszczelnymi zrębnicami, to wymagana wysokość wolnej burty oblicza się jak dla statku bezpokładowego, a następnie zmniejsza się ją o wielkość, otrzymaną z następującego wzoru:

$$H - \frac{B.\ l.}{b.\ 1.}\ h,$$

gdzie:

b — oznacza średnią wewnętrzną szerokość luk, chronionych wodoszczelnymi zrębnicami,

l — ogólną długość luk, chronionych wodoszczelnymi zrębnicami,

B — największą szerokość statku na poziomie wodnicy ładunkowej,

L — największą długość statku na poziomie wodnicy ładunkowej,

h — średnią wysokość zrębnic.

§ 39.

Przepisy par. 38 nie mają zastosowania do:

a) statków o długości poniżej 10 m. w żegludze portowej, nie przewożących pasażerów,

b) kutrów rybackich o pojemności do 75 m³ brutto, nie przewożących pasażerów,

c) statków, dla których wysokość wolnej burty została określona według przepisów międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1930 r.

d) łodzi sportowych, wiosłowych lub żaglowych o długości do 10 m.

VI. Urządzenia maszynowe i kotłowe.

§ 40.

Maszyny napędowe i kotły oraz urządzenia maszynowe i kotłowe statku powinny znajdować się w stanie zdatności do użytku i powinny odpowiadać następującym przepisom:

§ 41.

Pomieszczenia maszynowe i kotłowe każdego statku powinny być dostatecznie przewietrzane i oświetlane.

§ 42.

Wyjścia z przedziałów maszynowych i kotłowych na pokład powinny być dostatecznej szerokości i tak urządzone, aby załoga maszynowa w każdym czasie mogła szybko wydostać się na pokład.

O ile pomieszczenia kotłowe i maszynowe są rozdzielone, lub kocioł jest odwrócony od maszyny paleniskami, to powinny być przewidziane oddzielne wyjścia z maszynowni i kotłowni.

§ 43.

Na ścianach przedziałów maszynowych i kotłowych oraz w tunelach wałów śrubowych powinny się znajdować uchwyty oraz inne urządzenia, służące do chwytania się i chroniące przed upadkiem podczas silnych kołysań.

§ 44.

Wszystkie wystające i ruchome części maszyn, mogące spowodować wypadki okaleczenia, powinny być odpowiednio zabezpieczone bądź to blachą ochronną, bądź barierą.

Wszelkie otwory w pokładzie (luki, szachty itp.), prowadzące do przedziałów maszynowych i kotłowych, powinny być zabezpieczone przed wpadnięciem osób za pomocą odpowiedniej bariery, zrębu lub kraty.

§ 45.

Każdy statek pokładowy powinien mieć połączenie przedziału maszynowego z mostkiem kapitańskim za pomocą rury rozmównicze.

Mniejsze statki z napędem mechanicznym, posiadające przyrządy regulacyjne maszyny przy stanowisku sternika, są zwolnione od obowiązku posiadania rury rozmównicze.

Statki o pojemności brutto ponad 800 m³ powinny posiadać ponadto telegraf maszynowy. O ile tarcze telegrafu maszynowego

ustawione są wzdłuż statku, to oznaczenia na tarczach powinny być zgodne z kierunkiem ruchu statku.

Jeżeli zmiana biegu maszyny odbywa się przy pomocy drążka, to kierunek przesuwania drążka powinien odpowiadać kierunkowi ruchu statku. Przy zmianie biegu maszyny za pomocą koła należy umieścić obok koła wyraźne napisy ze strzałkami, wskazującymi kierunek obrotu koła, np. obrót w prawo oznacza „bieg naprzód“, obrót w lewo — „bieg wstecz“.

§ 46.

Liny i łańcuchy, używane do wyciągania popiołu powinny być mocne i pewne, zaopatrzone w haki, wykluczające możność spadnięcia kubła. Do podnoszenia popiołu nie wolno używać lin z włókien roślinnych.

§ 47.

Węglownie powinny posiadać odpowiednie otwory do przewietrzania.

§ 48.

Zbiorniki materiałów pędnych powinny być tak urządzone, aby uniemożliwić przeciekanie paliwa płynnego i przedostawanie się łatwopalnych gazów do sąsiednich przedziałów. Rury, doprowadzające materiał pędny ze zbiorników do motoru, powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem i zaopatrzone przy zbiornikach w urządzenie do zamykania przepływu łatwo dostępne.

Zbiorniki materiału pędnego z punktem zapłonu poniżej 30° C. powinny być przechowywane zewnątrz przedziału maszynowego.

Napełnianie zbiorników może odbywać się tylko przez specjalną rurę z pokładu, podczas gdy druga rura służy do odprowadzenia ze zbiorników gazów i powietrza.

Szklane rurki, wskazujące poziom materiału pędnego w zbiorniku, powinny być zaopatrzone w ochronę od stłuczenia i mieć możność łatwego ich oddzielania od zbiornika.

Pomieszczenia służące do przechowywania zapasowych zbiorników z materiałem pędnym, powinny być dobrze przewietrzane.

§ 49.

Zenzy przedziału maszynowego i przedziału z zapasem paliwa powinny być łatwo dostępne do czyszczenia i wypompowywania.

§ 50.

Statki drewniane powinny posiadać pod motorem szczelny zbiornik metalowy do zbierania ściekających smarów i materiałów pędnych.

Jeżeli używany materiał pędny posiada punkt zapłonu poniżej 30° C, wtedy wszystkie drewniane części statku w pomieszczeniu maszynowym i zbiorników materiałów pędnych powinny być pokryte ogniotrwałym materiałem.

§ 51.

Palenie tytoniu w przedziale maszynowym i pomieszczeniu zbiorników materiałów pędnych jest wzbronione, co powinno być uwidocznione specjalnym napisem przy wejściu.

§ 52.

Urządzenie oświetlenia pomieszczeń, w których mogą się zbierać gazy materiałów pędnych, powinno być tego rodzaju, aby zapalenie się tych gazów było wykluczone (oświetlenie elektryczne, wzgl. lampy bezpieczeństwa). Przewody elektryczne do zapłonu i oświetlenia powinny być należycie izolowane.

Do oświetlenia przedziałów maszynowych i magazynów materiałów pędnych o punkcie zapłonu poniżej 30° C mogą być używane tylko lampy elektryczne lub lampy bezpieczeństwa, w innym wypadku wystarczają zamknięte, przepisowo zawieszone latarnie.

§ 53.

Dla uruchomienia silników, napędzanych materiałem pędnym o punkcie zapłonu powyżej 30° C,, mogą być używane otwarte lampy nagrzewające, o ile w czasie używania będą pod nadzorem i będą trwale połączone z motorem.

Rura wydechowa powinna być tak zainstalowana, aby spowodowanie przez nią wybuchu pożaru było wykluczone.

§ 54.

Urządzenie dla wody chłodzącej powinno mieć na początku rury ssącej zawór do zamykania; taki sam zawór, łatwo dostępny, powinna mieć rura odpływowa, o ile jej wylot leży poniżej lub na linii wodnej.

§ 55.

Wszystkie zbiorniki i aparaty, pracujące pod ciśnieniem oraz przewody do nich należące powinny być przed wbudowaniem poddane próbie wodnej i rewizji wewnętrznej. Następnie zbiorniki te i przewody podlegają co 5 lat rewizji wewnętrznej i próbie wodnej.

O ile podczas rewizji wewnętrznej okażą się znaczne wżarcia albo inne zmiany, zagrażające bezpieczeństwu ruchu, to okresy powyższe winny być skrócone.

Jeśli budowa zbiornika nie pozwala na przeprowadzenie całkowitej rewizji wewnętrznej, to próbę wodną należy powtarzać co trzy lata.

Próbę wodną zbiorników, pracujących pod ciśnieniem większym lub równym 10 kg/cm², przeprowadza się półtorakrotnym ciśnieniem roboczym, zbiorników zaś pracujących pod ciśnieniem mniejszym niż 10 kg/cm² ciśnieniem roboczym plus 5 kg/cm².

Zbiorniki i przewody ściśnionego powietrza powinny posiadać urządzenie odwadniające, manometr i zawór bezpieczeństwa.

§ 56.

Na każdym statku parowym powinny znajdować się następujące części zapasowe, przechowywane w możliwie łatwo dostępnych miejscach:

a) w żegludze portowej

1) pół zestawu zaworów dla pompy odśrodkowej i powietrznej,
2) pół zestawu zaworów dla pompy zasilającej,
3) po dwa zestawy dla każdego kotła szkieł wodowskazowych z uszczelniaczami,
4) dwa przyrządy do zatykania rur kotłowych.

b) w żegludze na wodach osłoniętych i w żegludze przybrzeżnej.

1) Zestaw zatyków sworzni sprzęgłowych,
2) po jednym sworzniu do łożyska korbowego, do łożyska krzyżulcowego i do łożyska ramowego,
3) pół zestawu zaworów do pomp odśrodkowej i powietrznej,
4) zestaw zaworów dla każdej pompy zasilającej, a jeśli pompy zasilające są jednakowe, to jeden zestaw zaworów dla każdych dwóch jednakowych pomp,
5) po dwa zestawy dla każdego kotła szkieł wodowskazowych z pierścieniami uszczelniającymi,
6) czwarta część zestawu rusztów,
7) dwa przyrządy do zatykania rur kotłowych.

c) w żegludze morskiej

1) po jednym trzonie suwakowym, odpowiednim dla każdej skrzyni suwakowej. Jeżeli wszystkie trzony suwakowe są jednakowe, to wystarczy jeden trzon zapasowy dla wszystkich suwaków,
2) po jednym zestawie sworzni do łożyska korbowego, do łożyska krzyżulcowego i do łożyska ramowego z należącymi do nich nakrętkami,
3) zestaw sworzni sprzęgłowych każdej wielkości,
4) taką ilość klap, stożków, lub talerzyków gumowych, metalowych itp. dla pomp odśrodkowej i powietrznej, jaka jest konieczna dla jednej kraty zaworów. O ile wentyle są różnej wielkości, to powinno być po jednym zestawie każdej wielkości,
5) jeden zestaw zaworów dla każdej pompy zasilającej, lub jeśli pompy zasilające są jednakowe, to jeden zestaw zaworów dla każdych dwóch jednakowych pomp,
6) śruby tłokowe, śruby pomp powietrznej i odśrodkowej z nakrętkami w ilości 10% znajdujących się w użyciu.
7) 2% ilości rurek skraplacza wraz z dławniczkami,
8) po cztery zestawy dla każdego kotła szkieł wodowskazowych z uszczelniaczami,
9) pół zestawu rusztów,
10) dla każdych 50 rur płomieniowych jeden przyrząd do zatykania.

Władza inspekcyjna może zwiększyć lub zmniejszyć dla pewnych rodzajów statków wymagania co do obowiązku posiadania wyżej wymienionych części zapasowych.

§ 57.

Na każdym statku o napędzie silnikowym powinny znajdować się następujące części zapasowe silnika, przechowywane, o ile możności w łatwo dostępnych miejscach.

a. w żegludze przybrzeżnej:

1) po jednym zaworze każdego rodzaju dla cylindrów motoru głównego i pomocniczych,
2) po jednym zaworze każdego rodzaju dla mechanizmów pomocniczych,
3) dysza paliwowa,
4) łbica żarzenia dla silników z taką łbicą,
5) zestaw pierścieni tłokowych dla każdego rodzaju tłoków silników głównych, pomocniczych i sprężarek,
6) po dwa sworznie do łożysk ramowych,
7) po dwa sworznie do łożysk korbowych,
8) dwa sworznie do łożysk krzyżulcowych silnika głównego i pomocniczych,
9) jedna lampa do nagrzewania,
10) wystarczająca ilość śrub i nakrętek,
11) narzędzia i materiał uszczelniający.

b) w żegludze morskiej.

1) po jednym zaworze dla cylindrów silników głównych i pomocniczych,
2) łbica żarzenia dla silników z taką łbicą,
3) dysza paliwowa,
4) zestaw pierścieni tłokowych do każdego rodzaju tłoków silników głównych pomocniczych i sprężarek,
5) 10% każdego rodzaju sprężyn, jednak co najmniej po jednej sztuce każdego rodzaju,
6) jedna lampa do nagrzewania,
7) narzędzia i materiał uszczelniający,
8) wystarczająca ilość śrub z nakrętkami.
9) po dwa sworznie do łożysk ramowego, korbowego i krzyżulcowego,
10) połowa sworzni sprzęgłowych każdej wielkości,
11) po jednym zestawie każdego rodzaju i wielkości zaworów dla zbiorników powietrza rozruchowego i wstrzykowego,
12) łożysko kulkowe każdego rodzaju,
13) zestaw sprężyn dla każdej pompy, sprzężonej z silnikiem głównym,
14) wystarczającej długości kawałki rur, jako rezerwa dla rur, pracujących pod wysokim ciśnieniem.

15) po jednej sztuce każdego rodzaju używanych złącz rurowych ze stożkiem.

Główny Urząd Morski może zwiększyć lub zmniejszyć dla pewnych rodzajów statków wymagania co do obowiązku posiadania wyżej wymienionych części zapasowych.

§ 58.

Budowa, ustawienie, armatura, rurociągi i urządzenia pomocnicze kotłów parowych, powinny odpowiadać przepisom o dozorze kotłów.

§ 59.

Każdy kocioł parowy powinien posiadać książkę rewizyjną, wystawioną przez Gł. Urząd Morski. O ile termin najbliższej wyznaczonej rewizji już minął, kocioł może być nadal używany jedynie za zgodą dozoru kotłowego.

VII. Urządzenia przeładunkowe.

§ 60.

Wszystkie windy, bloki, łańcuchy i liny powinny mieć zaświadczenia dotyczące ich wytrzymałości, wydane przez upoważnione do tego instytucje.

Urządzenia te powinny być sprawdzane według potrzeby, jednak liny nie rzadziej niż jeden raz do roku przy obciążeniu większym o 50% od normalnego.

§ 61.

Drewniane przykrycia lukowe powinny być dostatecznej grubości (minimum 40 mm) i mieć dostatecznie szerokie oparcia (65 mm dla desek poprzecznych i 75 mm dla desek podłużnych). O ile brzegi desek zużyte są na tyle, że zachodzi możliwość ich spadnięcia,— należy je zamienić na nowe. Deski powinny być możliwie jednakowej szerokości i ponumerowane w widoczny sposób.

Jako uchwyty dla desek powinny być używane tylko okrągłe pręty żelazne, przebite przez deskę na wylot, wygięte w kształcie litery „U", odpowiednio przymocowane, niewystające ponad górną powierzchnię deski. Nie zaleca się używania pierścieni i przyśrubowywanych sztabek żelaznych. Przykrycia lukowe powinny być używane tylko do przykrywania luk, używanie ich do innych celów jest wzbronione.

§ 62.

Do uszczelniania luk na górnym pokładzie należy używać mocnych podwójnych brezentów.

Do przymocowywania brezentów powinny być używane sztaby żelazne o grubości nie mniejszej niż 10 mm. Łapki lukowe powinny być oddalone od siebie nie dalej niż 600 mm i nie dalej niż 180 mm od rogów zrębu luki.

Kliny i śruby do przyciskania listew powinny być sprawdzane.

Dla lepszego zabezpieczenia z góry przykrycia luk powinny być używane długie sztaby żelazne, leżące na berzencie w poprzek desek lukowych i mocno do zrębu przymocowane. Mogą być także zastosowane innego rodzaju umocowania równowartościowe z wyżej podanymi.

§ 63.

Luki pokładowe o zrębach niższych niż 80 cm, o ile nie są używane w danej chwili do ładowania, wyładowywania i innych robót, powinny być zamknięte lub zabezpieczone w inny sposób.

Jeżeli przegroda lub ściana nadbudówki znajduje się bliżej niż 60 cm. od otworu luki, to należy ją zaopatrzyć w uchwyty, lub lukę odgrodzić barierą.

§ 64.

Każda luka powinna mieć drabinkę zejściową mocno przymocowaną. Odległość szczebli drabinki od siebie nie powinna przekraczać 30 cm. Drabinki, prowadzące na pokład przez wentylatory i włazy mogą być uważane jedynie jako zapasowe wyjścia z ładowni.

§ 65.

Cylindry i rury parowe wind należy zaopatrzyć w środki ochronne przeciw poparzeniu obsługi.

Parę odlotową należy tak odprowadzać, aby obsługa windy nie mogła być poparzoną.

Tryby i części ruchome wind powinny być zabezpieczone blachami ochronnymi lub w inny wystarczający sposób.

Odstęp pomiędzy windą ładunkową i zrębem luki powinien być tak zachowany, aby umożliwić pracę przy windzie i przy luce, a także umożliwić dostęp do drabinki zejściowej.

Urządzenia do uruchomiania i zatrzymywania wind powinny być tak urządzone, aby zapewniały bezpieczną obsługę. Kurki od zaworów parowych powinny mieć drewniane nasady lub winny być w inny sposób izolowane.

Wszystkie ręczne windy kotwiczne, ładunkowe, sondy mechaniczne itp. powinny być zabezpieczone przed powrotnymi obrotami korby.

§ 66.

Przepisy powyższe odnoszą się do statków, używanych w żegludze morskiej. Dla statków innych mogą być stosowane ulgi w zakresie ustalonym każdorazowo przez komisję inspekcyjną względnie inspektora okrętowego w zależności od typu i wielkości statku oraz zakresu żeglugi.

VIII. Urządzenia przeciwpożarowe.

§ 67.

Szkodliwe dla zdrowia i łatwopalne materiały malarskie, które zawierają ulatniają-

ce się składniki, jak benzol, benzynę, terpentynę lub domieszkę olejów smołowych, należy przechowywać w szczelnych i mocnych zbiornikach, zaopatrzonych w mocne, dobrze dopasowane i szczelne pokrywy.

Zbiorniki powinny być poza tym zaopatrzone w dobrze widoczne ostrzeżenie o ich niebezpiecznej zawartości i powinny być zabezpieczone od przewracania się.

Pomieszczenia służące do przechowywania łatwopalnych materiałów malarskich, nie mogą być zbytnio ogrzewane, tj. nie powinny znajdować się w pobliżu przedziałów maszynowych i kotłowych i o ile to jest możliwe, powinny być oświetlane światłem dziennym.

O ile pomieszczenie jest ciemne, wolno do niego wchodzić ze światłem tylko po dostatecznym przewietrzeniu lub tylko z lampą bezpieczeństwa, co powinno być należycie uwidocznione napisem przy wejściu do pomieszczeń.

Palenie tytoniu w tych pomieszczeniach jest surowo wzbronione.

Przelewanie łatwopalnych materiałów malarskich powinno się odbywać tylko na górnym pokładzie w dzień i z daleka od ognia.

§ 68.

Zbiorniki do nafty powinny być zbudowane mocno i szczelnie. Powinny być one tak ustawione, aby do oświetlania tego pomieszczenia przy przelewaniu nafty wystarczającym było światło dzienne albo światło lamp stałych. Używanie otwartego światła i palenie tytoniu w czasie tej pracy jest wzbronione.

O ile zbiorniki naftowe ustawione są pod pokładem, należy przeprowadzić od każdego zbiornika dwie rury do górnego pokładu, z których jedna służy do napełniania zbiornika, druga zaś do odprowadzania powietrza i usuwania mogących powstać w zbiorniku gazów.

Rura odprowadzająca powietrze może mieć ujście również w górnej części luki maszynowej, — umieszczone jednakże wyżej, niż otwór rury do napełniania na górnym pokładzie.

O ile na zbiorniku znajduje się wskaźnik poziomu nafty w zbiorniku, to powinien mieć on urządzenie do oddzielania go, a rurka szklana wskaźnika powinna być zabezpieczona od stłuczenia.

§ 69.

Przechowywanie płynnych materiałów pędnych o punkcie zapłonu poniżej 30° C np. benzyny, o ile nie ma wybudowanych specjalnych zbiorników na większą ilość, powinno się uskuteczniać tylko w szczelnie zamykanych przenośnych zbiornikach. Przenośne zbiorniki powinny być przechowywane w zamykanych, dobrze przewietrzanych pomieszczeniach, albo dobrze przymocowane na otwartym pokładzie w dostatecznej odległości od pomieszczeń mieszkalnych, kuchen itp. źródeł ciepła.

Wbudowane zbiorniki powinny być zaopatrzone w rury do napełniania i rury powietrzne, jak również w rurki do spuszczania lub pompy. Rury do napełniania i rury powietrzne powinny być zaopatrzone w urządzenie, które by uniemożliwiało przerzucenie się wybuchu w stronę innych zbiorników.

Miejsce przechowywania benzyny powinno być zaopatrzone w tabliczkę z widocznym napisem: **„Ostrożnie — Benzyna. Nie palić i nie używać otwartego światła. Przelewać tylko przy dziennym świetle“.**

Przy wejściu do każdego większego składu benzyny należy umieścić odpowiednią ilość gaśnic chemicznych.

§ 70.

Piece na statkach powinny się znajdować w używalnym i bezpiecznym stanie, w szczególności piece nie powinny posiadać urządzeń do zamykania komina na jego szczycie i zasuw w rurach dymnych. Kominy powinny być zaopatrzone w kołpaki dymne.

Wszystkie drewniane części pokładu i przegród poniżej i obok pieca należy pokryć żelaznymi płytami, a prócz tego zaopatrzyć w należytą warstwę izolacyjną. Piece powinny być tak umocowane, aby uniemożliwić ich przesuwanie.

§ 71.

Na każdym statku powinny znajdować się dostateczne środki przeciwpożarowe, a w szczególności:

a) Pewna ilość wypróbowanych gaśnic chemicznych, uznana przez Główny Urząd Morski za wystarczającą, zainstalowanych na pokładzie, w maszynowni oraz w pomieszczeniach, przeznaczonych dla pasażerów i załogi.
Mniejsze jednostki Główny Urząd Morski może zwolnić od obowiązku posiadania gaśnic chemicznych, o ile nie posiadają stałych silników benzynowych lub naftowych.

b) Na górnym pokładzie powinny się znajdować przynajmniej dwa wiadra gotowe do natychmiastowego użytku.

c) Statki motorowe i opalające kotły ropą powinny posiadać w maszynowni lub kotłowni skrzynkę z dostateczną ilością piasku do gaszenia pożaru ropy.

d) Statki o pojemności powyżej 150 m³ brutto z napędem mechanicznym powinny posiadać maszynową pompę pożarową z rurociągiem dostatecznej długości i z dostateczną ilością miejsc do przykręcania węży pożarowych. Statek powinien mieć dostateczną ilość kompletów

węży pożarowych, aby można było dosięgnąć strumieniem wody każdą część statku.

IX. Kotwice, łańcuchy i liny.

§ 72.

Na każdym statku pasażerskim, towarowym, rybackim itp. powinny się znajdować kotwice, łańcuchy i liny w ilościach i wymiarach, podanych w Tabeli I.

Postanowienie powyższe nie dotyczy małych jednostek bez napędu mechanicznego lub z motorem przyczepnym o długości do 10 m.

Główny Urząd Morski może zwolnić od obowiązku posiadania przepisowych kotwic, łańcuchów i lin jednostki używane wyłącznie w żegludze portowej, bez własnego napędu, nie wychodzące poza falochron portu, pod warunkiem jednakże, że będą one posiadały po dwie dostatecznej mocy i długości liny do cumowania.

Holowniki, używane w żegludze przybrzeżnej, powinny posiadać kotwice, łańcuchy i liny w ilościach i wymiarach wg. tabeli II, holowniki w żegludze portowej i na wodach osłoniętych — wg. tabeli III.

Dla statków o pojemności tabelowej poniżej 40 m³ grubość i długość liny oraz ewent. wagę kotwicy i wymiary łańcucha kotwicznego ustala Główny Urząd Morski.

§ 73.

Dla określenia ilości i wielkości kotwic, łańcuchów i lin miarodajna jest pojemność kadłuba pod najwyższym ciągłym pokładem, obliczona wg. wzoru 0,75/0,65 L. B. H. z dodatkiem połowy pojemności wszystkich nadbudówek, gdzie L jest długością statku, B— szerokością statku, H — głębokością wnętrza statku.

Odchylenia w wadze kotwic mogą wynosić, o ile wymagane są dwie kotwice dziobowe — do 4%, o ile wymagane jest więcej kotwic — do 7,5% wymaganej wagi kotwicy pod warunkiem, że ogólna waga kotwic nie będzie mniejsza od wymaganej według tabel.

Kotwice i łańcuchy powinny być zastąpione nowymi, o ile przepisana waga lub przepisana powierzchnia przekroju zmniejszy się przez zużycie o więcej niż 20%.

Wszystkie liny włókienne mogą być zamieniane na liny stalowe odpowiedniej mocy, zgodnie z tabelą IV. Liny stalowe o więcej niż 144 drutach i mniejszym obwodzie mogą być używane, o ile posiadają wytrzymałość podaną w powyższej tabeli.

Łańcuchy, których średnica wykazuje małe odchylenia w stosunku do wymaganej, mogą być użyte za zezwoleniem komisji inspekcyjnej wzgl. inspektora okrętowego, o ile ich długość jest odpowiednio większa od przepisanej.

§ 74.

Na każdym statku powinien znajdować się hamulec łańcucha kotwicznego w dobrym stanie i odpowiedniej konstrukcji.

X. Środki ratunkowe.

§ 75.

W zależności od rodzaju uprawianej żeglugi każdy statek powinien być wyposażony w odpowiednie środki ratunkowe, tj. pasy, koła oraz łodzie lub tratwy ratunkowe.

§ 76.

Każdy statek powinien mieć ilość pasów ratunkowych, odpowiadającą ilości pasażerów, dozwolonej do przewozu wraz z załogą, lub na statkach niepasażerskich — odpowiadającą ilości członków załogi.

§ 77.

Każdy statek w każdej żegludze, oprócz portowej winien mieć ilość kół ratunkowych co najmniej według następującej tabeli:

Długość statku w m.	Ilość kół na statkach pasażer i szkolnych	Ilość kół na statkach innych
5 i poniżej 10	1	1
10 „ 20	2	1
20 „ 30	4	2
30 „ 60	8	4
60 „ 100	12	8

Na każde 10 m długości ponad 100 m dla statków pasażerskich i 20 m dla statków innych dodaje się jedno koło. Przynajmniej jedno koło na statkach o długości powyżej 30 m i dwa koła na statkach o długości powyżej 60 m powinny być zaopatrzone w rzutkę o długości co najmniej 27,5 m. W tej samej ilości koła powinny być zaopatrzone w bojki świetlne. W żegludze portowej każdy statek pasażerski powinien posiadać co najmniej dwa koła ratunkowe, statki inne co najmniej jedno koło.

Mniejsze jednostki do 5 m długości zwolnione są od obowiązku posiadania kół ratunkowych.

§ 78.

Wszystkie pasy i koła ratunkowe powinny posiadać stempel z dokonanej próby nośności (Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 10-go listopada 1933 r.).

§ 79.

Statki używane w żegludze morskiej i przybrzeżnej powinny posiadać zestaw łodzi lub tratew ratunkowych zależnie od wielkości statku, mogących pomieścić wszystkie osoby, znajdujące się na statku i uznanych przez Gł. Urząd Morski za wystarczające.

§ 80.

Statki używane wyłącznie na wodach wewnętrznych mogą być zwolnione od obowiązku posiadania łodzi ratunkowych, jeżeli są zaopatrzone w dostateczną ilość łodzi pomocniczych, tratew ratunkowych lub innych pływających urządzeń, mogących pomieścić wszystkie osoby, znajdujące się na statku i uznanych przez Gł. Urząd Morski za wystarczające.

§ 81.

Przepisy §§ 79 i 80 niniejszego rozporządzenia nie odnoszą się do jachtów żaglowych, kutrów rybackich i mniejszych jednostek, jak również do statków, używanych w żegludze portowej.

§ 82.

Każda łódź ratunkowa, tratwa ratunkowa lub inne urządzenia ratunkowe powinny posiadać oznaczoną w trwały i widoczny sposób ilość osób mogących się pomieścić w każdej z nich. Łodzie ratunkowe powinny ponadto mieć oznaczone wymiary główne.

XI. Światła pozycyjne i środki sygnałowe.

§ 83.

Światła pozycyjne pod względem ilości i jakości powinny odpowiadać przepisom międzynarodowym, zapobiegającym zderzeniom na morzu (załącznik drugi do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu 1929).

§ 84.

O ile statek posiada elektryczne, gazowe itp. oświetlenie świateł pozycyjnych, powinien mieć również zestaw świateł zapasowych naftowych.

§ 85.

Lampy pozycyjne i zapasowe każdego statku powinny być wypróbowane i sprawdzone przez Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego i mieć odpowiednie zaświadczenie, wzgl. inne równoważne.

§ 86.

Każdy statek, wpisany do rejestru statków handlowych morskich, powinien mieć polską handlową banderę zgodnie z przepisem art. 6 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 13 grudnia 1927 roku „O godłach i barwach państwowych" (jednolity tekst z dn. 12 paźdz. 1938 r., Dz. U. R. P. Nr 2/39) oraz wyjaśnienia Min. Przemysłu z dn. 19.VI.45 r. Nr A — 9302/204.

§ 87.

Statki używane w żegludze morskiej o pojemności powyżej 700 m³ brutto powinny posiadać kod sygnałów międzynarodowych z ostatnimi uzupełnieniami, zestaw flag sygnalizacyjnych oraz lampę sygnalizacyjną Morse'go.

§ 88.

Każdy statek z napędem mechanicznym powinien być zaopatrzony w syrenę, gwizdek, lub trąbkę do dawania sygnałów dźwiękowych głośno i niezawodnie, ustawioną tak, aby dźwięk rozchodził się bez przeszkód na wszystkie strony, oraz dzwon.

Statki żaglowe ponad 10 m. długości powinny posiadać róg mgłowy i dzwon.

§ 89.

Dla nadawania sygnałów niebezpieczeństwa statki, używane poza żeglugą przybrzeżną, powinny mieć przynajmniej 12 rakiet albo inne sygnały świetlne. Od obowiązku tego zwolnione są kutry rybackie i jachty do 100 m³ pojemności brutto.

§ 90.

Jako sygnały pilotowe każdy statek, używany poza żeglugą przybrzeżną, powinien posiadać 12 białych ogni lub świec.

§ 91.

Rakiety i ognie sygnałowe powinny być przechowywane w blaszanych wodoszczelnych puszkach, w łatwo dostępnym miejscu i tak, aby tarcie się rakiet między sobą i ścianą puszki w czasie kołysania się statku było wykluczone.

XII. Wyposażenie nawigacyjne i inwentarz.

§ 92.

Wszystkie znajdujące się na statku kompasy, sekstansy, barometry i chronometry powinny mieć zaświadczenia Wydziału Morskiego Państwowego Instytutu Meteorologicznego lub równoważne, uznane przez Gł. Urząd Morski, a stwierdzające ich zdatność do użytku.

§ 93.

Każdy statek w żegludze przybrzeżnej i dalszej powinien posiadać odpowiednie do zakresu odbywanej żeglugi mapy, locje itp. wydawnictwa, utrzymywane w stanie aktualnym.

§ 94.

Każdy statek z oświetleniem elektrycznym, gazowym itp. powinien mieć odpowiednią ilość zapasowych lamp naftowych do użytku w pomieszczeniach maszynowych, pasażerskich, załogi itp. na wypadek uszkodzenia instalacji oświetleniowej.

§ 95.

O ile na statku znajduje się parowa maszyna sterowa, to obok stanowiska sternika powinien znajdować się dobrze widzialny i uregulowany wskaźnik położenia steru.

§ 96.

Statki, używane w żegludze morskiej, winny mieć na mostku kapitańskim urządzenia, umożliwiające oficerowi służbowemu bez opuszczenia mostku posługiwanie się mapami i wydawnictwami morskimi.

§ 97.

Każdy statek, za wyjątkiem mniejszych jednostek o długości do 10 m, powinien być zaopatrzony w następujące przybory i inwentarz:

NAZWA PRZEDMIOTU	Żegluga morska	Żegluga przybrzeżna	Żegluga na wodach osłoniętych	Żegluga portowa
Kompas sterowy	1	1	1	—
Kompas główny z urządzeniem do namierzania	1	—	—	—
Rezerwowy kompas sterowy przenośny w skrzynce	1	—	—	—
Zapasowa róża kompasowa *)	2	—	—	—
Chronometr	1	—	—	—
Sekstans	1	—	—	—
Barometr	1	—	—	—
Termometr	2	—	—	—
Sonda ręczna wagi 3 — 5 kg. z liną 35—45 m.	2	1	1	—
Sonda wagi 8 — 10 kg. z liną 60 — 100 m.	1	—	—	—
Sonda wagi 15—25 kg. z liną 200—230 m.	1	—	—	—
Log	2	—	—	—
Luneta lub lornetka	2	1	—	—
Komplet zapasowych części do każdej pompy	1	1	1	—
Wiadra	6	4	2	1
Siekiera	3	1	1	1
Duża piła ręczna	1	—	—	—
Mała piła ręczna	1	1	1	—
Młot	2	1	1	—
Wybijak d worzni	1	1	1	—
Łom żelazny	1	—	—	—
Uszczelniak	3	1	1	—
Toczydło do ostrzenia	1	1	—	—
Pełny komplet kluczy do nakrętek . .	1	1	1	—
Kuźnia polowa z kowadłem, młotem i obcęgami	1	—	—	—
Talie 2-krążkowe	2	—	—	—
Bloki do talii	6	4	4	—
Jakóbka (sztorm-trap)	1	—	—	—
Maska przeciwgazowa	1	—	—	—
Lampa bezpieczeństwa	1	—	—	1
Zapasowy zestaw lamp pozycyjnych . .	1	—	—	—
Zapasowy zestaw szkieł kolorowych . .	1	1	1	1
Zapasowa lina do wind ładunkowych . .	1	—	—	—

UWAGA: Główny Urząd Morski może zwiększyć lub zmniejszyć dla pewnych rodzajów statków wymagania co do obowiązku posiadania wyżej wymienionych przedmiotów.

XIII. Załoga, dyplomy.

a. Żegluga Morska.

§ 98.

Statki, używane w żegludze morskiej, powinny posiadać ilość załogi, wystarczającą do obsadzenia przynajmniej 2-ch zmian, nie licząc kapitana statku i starszego mechanika.

§ 99.

Czynności oficerów służby nawigacyjnej i mechanicznej pełnić mogą jedynie osoby, posiadające dyplomy, przepisane rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr 4 z 1932 r. poz. 24).

§ 100.

Kierownicy i maszyniści kutrów rybackich o pojemności do 50 ton rej. brutto mogą być zwalniani przez Gł. Urząd Morski od obowiązku posiadania przewidzianych dyplomów, powinni jednakże wówczas uzyskać specjalne zezwolenie Gł. Urzędu Morskiego.

*) Dla kompasów płynowych nie wymaga.

b. Żegluga przybrzeżna i na wodach osłoniętych.

§ 101.

Statki w żegludze przybrzeżnej i na wodach osłoniętych powinny posiadać ilość załogi, wystarczającą do obsadzenia przynajmniej jednej zmiany.

§ 102.

Kierownikiem statku pasażerskiego o pojemności powyżej 50 ton rej. brutto powinien być co najmniej porucznik żeglugi wielkiej, lub szyper I klasy, a statku pasażerskiego o pojemności poniżej 50 ton rej. brutto— co najmniej porucznik żeglugi małej, lub szyper II klasy. Kierownik statku przewożącego nie więcej niż 6-ciu pasażerów może zamiast dyplomu posiadać specjalne zezwolenie Głównego Urzędu Morskiego. Kierownikiem statku jednoosobowego może być osoba posiadająca świadectwo umiejętności pływania. Kutry rybackie, przewożące nie więcej niż 20 pasażerów, — mogą mieć kierowników z takimiż zezwoleniami Głównego Urzędu Morskiego.

§ 103.

Kierownikiem statku o długości powyżej 15 m. nie przewożącego pasażerów, powinien być co najmniej porucznik żeglugi małej lub szyper II klasy.

Kierownicy statków mniejszych mogą posiadać zamiast dyplomów specjalne zezwolenie Głównego Urzędu Morskiego.

§ 104.

Obsługa maszyn powinna posiadać dyplomy, odpowiadające postanowieniom rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr 4/32 poz. 24).

§ 105.

Motorówki mniejsze, które posiadają urządzenia do regulowania silnika, doprowadzone do stanowiska sternika, mogą być zwalniane od obowiązku utrzymywania oddzielnej obsługi silnika, o ile kierownik motorówki jest obeznany z obsługą silnika i posiada na to specjalne zezwolenie Głównego Urzędu Morskiego.

c. Żegluga portowa.

§ 106.

Statki w żegludze portowej powinny posiadać ilość załogi, uznaną przez Główny Urząd Morski za wystarczającą.

§ 107.

Kierownik statku pasażerskiego powinien posiadać co najmniej dyplom porucznika żeglugi małej lub szypra II kl., względnie sprawdzony przez Główny Urząd Morski odpowiedni patent żeglarski, wydany na podstawie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 października 1933 r. o patentach żeglarskich. (Dz. U. R. P. Nr 3/34, poz. 9). Kierownik statku, przewożącego nie więcej niż 6-ciu pasażerów, może posiadać zamiast dyplomu specjalne zezwolenie Głównego Urzędu Morskiego (patrz § 102). Kierownik statku, nie przewożącego pasażerów, może posiadać zamiast dyplomu specjalne zezwolenie Głównego Urzędu Morskiego.

§ 108

Obsługa maszyn powinna odpowiadać co do dyplomów, przepisom §§ 104 i 105.

XIV. Urządzenia pasażerskie.

§ 109.

Każdy statek, służący do przewozu pasażerów, powinien posiadać urządzenia dla pasażerów, odpowiadające poniższym wymaganiom, zależnie od charakteru żeglugi i czasu trwania podróży:

a. bezpokładowe łodzie wiosłowe, żaglowe, kajaki itp., nie posiadające napędu mechanicznego i służące do krótkich wyjazdów na morze, powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość ławek, przy czym dla każdej osoby powinno być przewidziane miejsce do siedzenia. Ilość pasażerów i ich rozmieszczenie nie może ograniczać swobody ruchów wioślarza i manewrowania przy żeglowaniu.

b. bezpokładowe łodzie z napędem mechanicznym, wożące pasażerów na podróże trwające nie dłużej niż 2 godz., powinny posiadać ławki tak ustawione, aby nie hamowały swobody ruchów załogi przy odbijaniu i dobijaniu oraz aby pasażerowie nie byli narażeni na uderzenia bosakami, cumami itp. Ilość pasażerów oblicza się zależnie od długości ławek do siedzenia, licząc na jedną osobę 0,45 m. dług. ławki, jednakże ogólna ilość osób, obliczona w ten sposób, może być zmniejszona, o ile zagraża stateczności statku.

c. statki pokładowe mniejsze, jak kutry rybackie, motorówki, holowniki itp. o ile wożą pasażerów na podróże nie dłuższe niż 2 godz., powinny posiadać ilość miejsc do siedzenia dla przynajmniej 50% dozwolonej do przewozu ilości pasażerów. Ilość pasażerów oblicza się licząc po 0,55 m² wolnej powierzchni górnego pokładu na każdą osobę lub 0,85 m² wolnej powierzchni podłogi pomieszczeń podpokładowych, o ile posiadają co najmniej 1,80 m. wysokości. Wolną powierzchnię pokładu oblicza się, potrącając od ogólnej powierzchni górnego pokładu części zajęte przez nadbudówki, windy, maszty, pachołki cumowe, luki wyższe niż 20 cm. od pokładu itp. oraz części pokładu potrzebne przy manewrowaniu statku. Luki do 20 cm. wysokości od pokładu mogą być wliczane do wolnej powierzchni pokładu, o ile ich konstrukcja jest wystar-

czająco mocna, aby utrzymać tę ilość osób, jaka wypadnie z obliczenia jej powierzchni.

Wolną powierzchnię podłogi w pomieszczeniach podpokładowych oblicza się potrącając od ogólnej powierzchni podłogi części zajęte przez stoły i inne urządzenia, nie mogące służyć do siedzenia. O ile wyszczególnione wyżej statki używane są w podróżach na terenie portu, — ogólna ilość osób, obliczona wg. powyższych przepisów, może być zwiększona o jedną trzecią,

d. w podróżach trwających powyżej 2-ch godzin, mogą być używane tylko statki pokładowe, które powinny posiadać dla całej ilości pasażerów schrony przed niepogodą w pomieszczeniach podpokładowych lub w nadbudówkach na pokładzie, licząc po 0,85 m² wolnej powierzchni podłogi tych pomieszczeń, obliczonej w sposób podany w pkt. „c" na każdą osobę, jeżeli wysokość tych pomieszczeń wynosi nie mniej niż 2 m., w pomieszczeniach niższych należy ilość pasażerów proporcjonalnie zmniejszyć, jednakże wysokość pomieszczeń nie może być niższa, niż 1,80 m.

Oprócz powyższego dla całej ilości pasażerów należy przewidzieć powierzchnię spacerową na otwartym pokładzie i na pokładach nadbudówek, jeśli te ostatnie nie nasuwają zastrzeżeń co do swej wytrzymałości, licząc 0,55 m² wolnej powierzchni, obliczonej w sposób podany w pkt. „c" na każdą osobę. Pokłady na nadbudówkach powinny posiadać poręcze przewidziane w § 36.

Ilość miejsc do siedzenia w pomieszczeniach zakrytych powinna odpowiadać całej ilości pasażerów, dozwolonej do przewozu; na pokładach spacerowych ilość miejsc do siedzenia powinna być przewidziana dla co najmniej 25% całej ilości pasażerów.

Pomieszczenia dla pasażerów nie mogą znajdować się na pokładzie niższym niż ten, który znajduje się bezpośrednio pod linią ładunkową. Pomieszczenia podpokładowe i w nadbudówkach na górnym pokładzie powinny być dostatecznie przewietrzane i oświetlane w dzień i w nocy, zejścia do nich powinny być wygodne i bezpieczne, dobrze oświetlone, schody dostatecznej szerokości z poręczami i z odpowiednim nachyleniem.

Ustępy dla pasażerów powinny być tak położone, aby dostęp do nich tak z pokładu, jak i z pomieszczeń podpokładowych, był bezpośredni i wygodny. Ustępy powinny być dostatecznie oświetlane dniem i nocą oraz przewietrzane. Ilość ustępów powinna wynosić po dwa na każde pełne lub rozpoczęte 100 pasażerów, przy czym połowa wszystkich ustępów powinna być przeznaczona do wyłącznego użytku dla mężczyzn, druga połowa dla kobiet, co należy uwidocznić odpowiednimi napisami.

e. w podróżach trwających ponad 5 godzin w nocy, mogą być używane tylko statki pokładowe, posiadające oprócz wymienionych w pkt. „d" urządzeń, kabiny do spania z kojami w ilości odpowiadającej ilości pasażerów dozwolonej do przewozu, przy czym dla każdego pasażera powinno przypadać 0,85 m² powierzchni wolnej podłogi oraz 2,05 m³ wolnej przestrzeni.

f. jeżeli okaże się, że obliczona na podstawie powyższych przepisów ilość pasażerów będzie zagrażać wytrzymałości, pływalności lub stateczności statku, to liczba pasażerów powinna ulec koniecznemu zmniejszeniu.

XV. Postanowienia karne.

§ 110.

Wykroczenia przeciwko przepisom rozporządzenia niniejszego karane będą zgodnie z art. 12 i 13 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej w trybie postępowania administracyjnego.

Orzecznictwo należy do Głównego Urzędu Morskiego.

XVI. Postanowienia końcowe.

§ 111.

Kontrolę nad przestrzeganiem postanowień niniejszego rozporządzenia sprawują Kapitanaty Portów, względnie organy do tego upoważnione przez Główny Urząd Morski.

§ 112.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie traci moc obowiazującą Rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 czerwca 1935 r. (Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr 16/35, poz. 171 oraz Rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 6 marca 1937 r. (Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr 7/37, poz. 66).

wz. Dyrektor Gł. Urzędu Morskiego:

(—) **J. Michalewski**

Załącznik Nr 1.

(wzór zgłoszenia) Str. 1

Do § 7. rozporządzenia Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 19.III 46 r. o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków.

ZGŁOSZENIE STATKU.

Nazwisko i imię zgłaszającego: ....

....

Adres ....

....

Miejscowość, dnia, ... 19...... r.

Do Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku

W myśl § 7 rozporządzenia Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 19.III.46 o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków, proszę niniejszym o wpisanie wymienionego niżej statku do ewidencji, oraz przeprowadzenia inspekcji i wydanie karty ewidencyjnej.

Rodzaj i nazwa statku: ....

Właściciel statku: ....

Statek został zbudowany w ....

przez .... w roku ....

materiał ....

Napęd statku stanowi .... o mocy .... KM

Statek mam zamiar używać jako ....

w żegludze ....

Stwierdzam, że znaną mi jest treść wymienionego na wstępie rozporządzenia Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego i obowiązuję się do ścisłego przestrzegania zawartych w nim postanowień.

....

podpis.

Główny Urząd Morski
Wydział Żeglugi

Gdańsk, dnia .... 19...... r.

Nr ....

Do
Inspektora Okrętowego Ob. ....

w miejscu.

Drugostronne zgłoszenie przesyła się celem dokonania inspekcji określenia zdatności statku i nadesłania protokółu, zawierającego wszystkie dane niezbędne do wystawienia karty ewidencyjnej.

Naczelnik Wydziału.

Inspektor Okrętowy
Nr ....

Gdańsk, dnia .... 19...... r.

Do Wydziału Żeglugi
Głównego Urzędu Morskiego

w miejscu.

Stwierdzam, że statek „....................“ zdatny jest do żeglugi ....
przy stanie morza do .... i sile wiatru do .... B..
jako statek ....

W załączeniu przesyłam protokół oględzin z dnia .... zawierający wyniki badania i wszystkie dane, niezbędne do wydania karty ewidencyjnej.

Inspektor Okrętowy:

Wydano kartę ewidencyjną Nr .... z dnia .... 19...... r.
z terminem ważności do dnia .... 19...... r.
Pobrano opłatę w wysokości .... złotych Nr kwitu poz. kas. Nr ....

Załącznik Nr 2.

Do rozporządzenia Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 19.III.46 r. o bezpieczeństwie statków morskich wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie.

Główny Urząd Morski
w Gdańsku
Nr ....

str. 1.

KARTA EWIDENCYJNA (wzór)

Nazwa statku	Rodzaj statku-materiał	Miejsce stałego postoju	Pojemność brutto-netto	Sygn. pozn.	Nr. ewidenc

Właściciel statku: ....

Wymiary główne.

1. Długość całkowita na najwyższym ciągłym pokładzie, a dla statków bezpokładowych na wysokości górnej krawędzi najwyższego stałego pasa poszycia burt .... m. ....
2. szerokość między zewnętrznymi powierzchniami burt w środku długości statku .... m. ....
3. Głębokość kadłuba między górną powierzchnią denników (dna podwójnego), a dolną powierzchnią najwyższego ciągłego pokładu lub poziomem górnej krawędzi najwyższego stałego pasa poszycia burt w środku długości statku .... m. ....

Ilość przegród wodoszczelnych:

Statek posiada .... poprzecznych przegród wodoszczelnych.

Dolna burta.

Ponad linią największego dopuszczalnego zanurzenia, oznaczoną znakiem **G. U. M.** **pozostaje** .... mm. .... wysokości wolnej burty, mierzonej od dolnej krawędzi znaku do ....

....

Napęd mechaniczny:

Do napędu statku służą (rodzaj maszyn i ilość) ....

o łącznej mocy normalnej .... KM ....
Kotłów parowych ilość i typ: ....
o łącznej powierzchni ogrzewalnej .... m²
znajdujących się pod dozorem Głównego Urzędu Morskiego.

Na podstawie rozporządzenia Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia .... o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych spod działania ogólnych przepisów i bezpieczeństwie statków (Gdański Dziennik Wojewódzki Nr .... poz. .... i Zachodnio - Pomorski Dziennik Wojew. Nr .... poz. ....) wyżej wymieniony statek został zbadany i dopuszczony do ruchu jako ....

....

....

a) w żegludze *) ....

....

b) w żegludze *) ....

....

....

*) Oznaczyć dokładnie rodzaj żeglugi w-g par. 4 ew. inne warunki: w jakim okresie, przy jakich wiatrach (siła w-g B. i kierunek) i jakim stanie morza.

Ilość pasażerów.

Największa dopuszczalna ilość pasażerów wynosi :

a) w żegludze .... przypodanych wyżej warunkach osób ....

b) w żegludze .... przypodanych wyżej warunkach osób ....

Obsada załogi.

Kierownik statku z dyplomem ....
Oficerów pokładowych z odpowiednimi dyplomami ....
Kierownik maszyn z dyplomem ....
Oficerów mechaników z odpowiednimi dyplomami ....
oraz conajmniej .... ludzi załogi pokładowej .... i ludzi załogi maszynowej ....

Środki ratunkowe.

Statek posiada następujące środki ratunkowe:
.... łodzi ratunkowych, obliczonych na .... osób.
.... tratew ratunkowych, obliczonych na .... osób.
.... ławek itp. urządzeń pływających mogących unieść .... osób.

.... zbadanych pasów ratunkowych
.... zbadanych kół ratunkowych.

Kotwice i łańcuchy (liny)

Statek posiada: .... kotwic głównych o wadze .... kg.
.... kotwic zapasowych o wadze .... kg.
.... łańcuchów (lin) kotwicznych o długości .... m.
i średnicy .... mm.

Niniejsza karta ewidencyjna ważna jest do dnia .... 19... r.
Gdańsk, dnia .... 19... r.

Termin ważności karty ewidencyjnej przedłuża się do dnia .... 19... r.
Gdańsk, dnia .... 19... r.

Termin ważności karty ewidencyjnej przedłuża się do dnia .... 19... r.
Gdańsk, dnia .... 19... r.

TABELA I (do § 72 i 73)

0.75 L.B.H. plus 0.5 pojemności nadbudówek			Kotwice dziobowe	Kotwice: Waga ogólna	Kotwice: Zapasowe (waga ogólna)	Kotwice: Zawozowe (waga ogólna)	Łańcuchy z rozpórk.: średnica	Łańcuchy z rozpórk.: długość	Liny konopne: obwód I	Liny konopne: obwód II	Długość każdej liny
m³			szt.	kg.	kg.	kg.	mm.	m.	mm.	mm.	m.
40	i poniżej	60	1	60	—	—	10	40	75	—	70
60	„	85	1	75	20	—	11	60	82	—	80
85	„	115	2	150	25	—	12	100	89	—	90
115	„	150	2	190	30	—	13	125	95	—	90
150	„	195	2	240	35	—	14	150	101	—	90
195	„	255	2	290	45	—	15	175	108	70	90
255	„	325	2	360	55	—	17	175	114	76	100
325	„	400	2	430	70	30	18	175	127	82	100
400	„	500	2	520	85	40	19	200	134	89	100
500	„	600	2	600	100	45	21	200	146	101	110
600	„	700	2	680	115	55	22	225	153	108	110
700	„	800	2	760	130	65	23	225	165	121	110
800	„	900	2	850	145	70	24	250	171	127	135
900	„	1020	2	940	160	80	25	250	178	134	135
1020	„	1180	2	1060	180	90	26	250	190	140	135
1180	„	1340	2	1170	205	105	27	275	197	153	135
1340	„	1530	2	1300	230	115	28	300	203	165	135
1530	„	1780	2	1450	260	130	30	300	215	171	135
1780	„	2080	3	2445	300	150	31	325	222	184	135
2080	„	2400	3	2715	340	170	32	350	235	190	135
2400	„	2740	3	2940	380	190	33	350	247	197	135

TABELA II (do § 72 i 73)

0.65 L.B.H.			Kotwice: dziobowe	Kotwice: waga ogólna	Kotwice: pomocnicze waga ogól.	Łańcuchy z rozpórk.: średnica	Łańcuchy z rozpórk.: długość	Liny konopne: obwód I liny	Liny konopne: obwód II liny	długość każdej liny
m³			szt.	kg.	kg.	mm.	m.	mm.	mm.	m.
60	i poniżej	85	1	75	20	11	60	82	—	80
85	„	115	2	150	25	12	100	89	—	90
115	„	150	2	190	30	13	125	95	—	90
150	„	195	2	240	40	14	150	101	—	90
195	„	255	2	290	55	15	175	108	70	90
255	„	325	2	360	70	17	175	114	76	100
325	„	400	2	430	90	18	175	127	82	100
400	„	500	2	520	115	19	200	134	89	100
500	„	600	2	600	140	21	200	146	101	110
600	„	700	2	680	165	22	225	153	108	110
700	„	800	2	760	190	23	225	165	121	110
800	„	900	2	850	215	24	250	171	127	135
900	„	1020	2	940	250	25	260	178	134	135

TABELA III (do § 72 i 73)

0.65 L.B.H.			Kotwice dziobowe: ilość	Kotwice dziobowe: waga ogólna	Łańcuchy średnica: bez rozp.	Łańcuchy średnica: z rozpor.	Liny konopne: długość	Liny konopne: obwód I liny	Liny konopne: obwód II liny	długość każdej liny
m³			szt.	kg.	mm.	mm.	m.	mm.	mm.	m.
40	i poniżej	60	1	50	10	—	45	70	—	70
60	„	85	1	60	11	—	50	82	—	80
85	„	115	1	75	12	—	55	89	—	90
115	„	150	2	150	13	—	110	95	—	90
150	„	195	2	190	14	—	125	101	—	90
195	„	255	2	240	15	—	150	108	70	90
255	„	325	2	295	17	—	160	114	76	100
325	„	400	2	360	18	17	170	127	82	100
400	„	500	2	445	19	18	180	134	89	100
500	„	600	2	530	21	20	200	146	101	110
600	„	700	2	605	22	21	210	153	108	110
700	„	800	2	685	23	22	220	165	121	110
800	„	900	2	760	24	23	230	171	127	135
900	„	1020	2	845	25	24	240	178	134	135

TABELA IV

zamiana lin stalowych na konopne do § 73

Liny konopne obwód	Liny stalowe 72-drut. obwod	Liny stalowe 144-drut. obwód	Siła zrywająca w 1000 kg.	Liny konopne obwód	Liny stalowe 72-drut. obwod	Liny stalowe 144 drut. obwod	Siła zrywająca w 1000 kg.
mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm
79	27	22	1.94	356	125	108	46.58
89	30	25	2.44	362	128	111	49 31
101	34	28	3 20	368	131	114	51.84
108	37	32	3 77	381	134	117	54.47
121	39	35	4.50	388	138	119	57.09
127	42	37	5.24	394	140	123	59.90
140	46	39	6.03	400	143	125	62 66
146	49	41	6.88	406	147	128	66 00
159	52	44	8.12	413	151	131	69.33
171	56	47	9.08	4 0	154	134	72.47
178	59	51	10.15	432	157	137	75.56
184	62	54	11 22	—	—	139	78.63
197	65	57	12.37	—	—	141	81.84
203	68	60	13 60	—	—	148	89 53
215	73	63	15 30	—	—	151	92.92
222	77	66	16.70	—	—	153	96 39
228	80	68	18.22	—	—	156	99.99
241	82	70	19 77	—	—	158	103.51
254	88	73	21 95	—	—	162	103 45
267	90	76	23 26	—	—	167	115 97
280	94	79	25 75	—	—	170	119.88
286	98	84	27.89	—	—	173	123 80
292	101	89	30 12	—	—	176	1 9.18
305	105	91	32.30	—	—	179	133 28
317	108	94	34.68	—	—	181	137.42
324	113	98	37.86	—	—	184	141.60
330	117	101	40.50	—	—	190	145.92
342	120	104	43.13	—	—	—	—

WOJEWODA GDAŃSKI
Pełnomocnik Okręgowy Rządu R. P.
Nr. O. Org. I-1-15/46.

Gdańsk, dnia 15 lutego 1946 r.

4.

OKÓLNIK Nr 1

Wyjazdy starostów poza granice powiatów.

Do Ob. Ob. Prezydentów miast wydzielonych, Starostów Powiatowych i Pełnomocników Obw. Rządu R. P.

Zauważono, że Starostowie Powiatowi i grodzcy, oraz Pełn. Obwodowi wyjeżdżają poza obręb powierzonych im powiatów a nawet przyjeżdżają do stolicy bez wiedzy i zgody Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego (Wojewody). Zauważono dalej, że wyjazdy te często są zbędne, a sprawy, w których starostowie wyjeżdżają niejednokrotnie, mogłyby być załatwione w drodze normalnej korespondencji urzędowej.

Objawy takie, tak ze względów budżetowych, jak i na dyscyplinę pracy, nie mogą być w przyszłości tolerowane. W związku z tym przypominam, że w sprawie wyjazdów Starostów (powiatowych i grodzkich i Pełnomocników Obwodowych obowiązują następujące zasady:

1. Wyjazdy służbowe w obrębie administrowanego powiatu (obwodu) zależą od uznania starosty (pełnomocnika) lub od zarządzenia władzy przełożonej (np. w razie, gdy osobisty wyjazd będzie nakazany przez wojewodę lub Urząd Wojewódzki).
2. Na wyjazd poza granice administrowanego powiatu — bez względu na charakter wyjazdu — Starosta (Pełnomocnik) winien uzyskać uprzednio zgodę Wojewody (Pełnomocnika Okręgowego).
3. O ile w ważnej i niecierpiącej zwłoki sprawie urzędowej wypadnie w ogóle Staroście (Pełnomocnikowi) wyjechać poza granice administrowanego powiatu, winien on równocześnie z wyjazdem zawiadomić o tym Wojewodę podając cel przedsiębranej podróży, datę wyjazdu i termin zamierzonego powrotu.
4. W razie zamierzonego wyjazdu służbo-

wego do stolicy (np. udział w delegacji wyłonionej przez gospodarcze lub inne ugrupowania ludności itp.), Starosta (Pełnomocnik):

a) winien uprzednio uzyskać zgodę Wojewody (Pełnomocn. Okr.),

b) przyjazd swój do stolicy zgłosić niezwłocznie (osobiście lub telefonicznie) w Sekretariacie Ministra Administracji Publicznej, podając swój warszawski adres, pod którym będzie można się z nim skomunikować w czasie jego pobytu w Warszawie.

5. Poza tym Starostowie i Pełnomocnicy Obwodowi podlegają ogólnym przepisom o siedzibie urzędowej i urlopach.

6. Zarządzenie niniejsze ma analogiczne zastosowanie do Starostów grodzkich oraz Prezydentów miast wydzielonych a mających kompetencję Starostów grodzkich, z tym jednak, że nie odnosi się ono do doraźnych ich wyjazdów w najbliższe okolice powiatów grodzkich przez nich administrowanych.

7. Winni przekroczenia powyższych przepisów pociągani będą do odpowiedzialności służbowej.

WOJEWODA
Pełnomocnik Okręgowy Rządu R. P.
(—) inż. **St. Zrałek**

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

KOMUNIKAT

Urząd Wojewódzki Gdański Wydział Pomiarów wydał Obywatelowi Gawłowskiemu Mieczysławowi dnia 5-go marca br. Dekret na Mierniczego Przysięgłego.

Obywatel Gawłowski złożył przepisaną ustawą z dnia 15.VII.1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 682) przysięgę, wobec czego upoważniony jest do wykonywania zawodu mierniczego przysięgłego z siedzibą urzędową biura w Sopocie przy Al. Czerwonej Armii 57.

Za Wojewodę:
(—) inż. **Tollik**
Naczelnik Wydziału Pomiarów

OGŁOSZENIE

Prezes Sądu Okręgowego podaje listę ławników powołanych do Sądu Okręgowego w Gdyni, w wydziałach do rozpoznawania przestępstw szczególnie niebezpiecznych w okresie odbudowy Państwa (dekret z dn. 16.XI.45 r. — Dz. U. R. P. Nr 53, poz 300) i spraw sądzonych, w trybie doraźnym (dekret z dn. 16.XI.45 r. — Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 301).

Adamek Jan, Borcz,
Adamowicz Jan, Gdynia,
Antoniewicz Franciszek, Rumia,
Bach Wojciech, Kartuzy,
Bach Józef, Smęgorzyn,
Bald Karol, Oksywie,
Balun Piotr, Gdynia,
Baczyński Mikołaj, Gdynia - Grabówek,
Baran Leon, Gdynia,
Barański Henryk, Orłowo,
Bedus Wojciech, Gdynia,
Bigus Alojzy, Kamienica,
Bieszk Feliks, Leśno,
Biernat Józef, Łączyno,
Bartelik Bazyli, Kamienica,
Bojarski Jan, Puck,
Bojarski Ludwik, Rumia,
Borzeszkowski Wincenty, Gdynia,
Blaszkowski Jerzy, Zelistrzewo,
Brożyński Waldemar, Gdynia,
Bromirski Zenon, Gdynia,
Braun Wanda, Gdynia,
Bronk Klemens, Czarlino,
Brilowski Franciszek, Dobrzewino,
Budnik Józef, Goszczyno,
Bychowski Józef, Osowa,
Celjowski Jan, Cisowa,
Ciciora Jan, Gdynia,
Ciemny Bronisław, Gdynia,
Cierocki Józef, Starahuta,
Cirotzki Antoni, Kielno,
Ciesielski Józef, Gdynia,
Ciesielski Franciszek, Grzybno,
Chodzień Konstanty, Reda,
Chudoba Zdzisław, Gdynia,
Cyganek Mieczyslaw, Kartuzy,
Czoska Jan, Donimierz,
Czoska Jan, Jeleńskahuta,
Danek Stanisław, Gdynia,
Dawidowski Józef, Szarłata,
Dembek Teodor, Gdynia,
Dębicki Stanisław, Sławoszyno,
Doliwa Krzewikjanc Leon, Gdynia,
Dettlaff Antoni, Łebcz,
Downarowicz Władysław,
Duraj Stanisław, Orłowo,
Dworzański Kazimierz, Wejherowo,
Dypp Władysław, Gdynia,
Ellwart Paweł, Przodkowo,
Enc - Majkowski Zygmunt, Gdynia,
Flisikowski Bernard, Szymbark,
Flonc Leon, Chylonia,
Foks Franciszek, Kartuzy,
Formella Teofil, Nowawieś,

Frąckowiak Jan, Chylonia.
Frieda Bernard, Gdynia,
Gawin Jan, Zakrzewo,
Gawka Józef, Wąsiory,
Głowińska Amalia, Gdynia,
Gasiński Franciszek, Wielki Kack,
Gorczyński Tadeusz, Gdynia - Grabówek.
Godłowski Aleksander, Żagórze,
Gorzkowski Jasny Jerzy, Gdynia,
Grabarek Leon, Mały Kack,
Grabarczyk Wojciech, Orłowo,
Grabowski Klemens, Bolszewo,
Grabski Stanisław, Zamostne,
Grochowski Józef, Wejherowo,
Groth Antoni, Żelewo,
Gonda Stanisław, Orłowo,
Grzędzicki Bernard, Cieszenie.
Grzendowski Otton, Luzino,
Grzegowski Franciszek, Chwaszczyno,
Guzik Bolesław, Reda
Grześkowiak Antoni, Gdynia.
Hajduk Teodor, Mechlinki,
Hałaczkiewicz Antoni, Jastarnia,
Henke Edmund, Gdynia,
Hausmann Władysław, Orłowo,
Hibner Andrzej, Gdynia.
Hinz Stefan, Chylonia,
Hofmańska Irena, Gdynia,
Hoppa Franciszek, Czeczewo,
Hoppa Edward, Firoga.
Iżycki Józef, Gdynia,
Jakubowski Lech, Gdynia,
Jana Mieczysław, Gdynia,
Jankowski Ignacy, Wejherowo,
Jaśniak Franciszek, Gdynia,
Jaworski Leopold, Gdynia,
Jaworski Zbigniew, Gdynia.
Jaworski Tadeusz, Puck,
Jaworski Tadeusz, Żukowo.
Jereczek Antoni, Podjazy,
Jarzębowicz Piotr, Hel,
Kabaczyński Jan, Gdynia,
Kalmus Leon, Gdynia,
Kamiński Józef, Czeczewo,
Kapusta Jan, Gdynia.
Karwasz Jan, Starzyno,
Kasperowiczowa Helena, Gdynia,
Kaszewski Jerzy, Gdynia,
Kaszuba Władysław, Dębogórze,
Kaszubowski Augustyn, Wiczlino,
Kinowski Władysław, Gdynia,
Kierszniewski Walerian Jerzy, Gdynia,
Kielczewski Julian, Orłowo,
Klawikowski Klemens, Mrzezino.
Kobiela Władysław, Stężyckahuta,
Kołodziej Władysław, Orłowo,
Kleinschmidt Władysław, Mały Kack,
Komkowski Jakub, Banino,
Koncikowski Władysław, Gdynia,
Konkol Aleksander, Kartuzy,
Kosmala Kazimierz, Gdynia - Grabówek.
Koszałka Juliusz, Tuchlino,
Kowalski Edmund, Chmielno,
Kopaczowa Anna, Gdynia,
Koss Teodor, Kniewo,
Kotłowski Jan, Luzino,
Kozowy Józef, Gdynia - Grabówek,
Kozłowski Antoni, Gdynia,
Klebba Leon, Brudzewo,
Kreft Jan II, Sielczno,
Kreft Leon, Skrzeszewo,
Krzyżanowski Jan, Gdynia,
Kubas Edmund, Gdynia,
Kujawa Kazimierz, Wejherowo,
Kusiński Konrad, Gdynia,
Kusiński Tadeusz, Gdynia.
Kupe Jan, Orłowo,
Kwidziński Klemens, Barwik,
Lachmanowicz Jan, Gdynia,
Landowski Bronisław, Borkowo,
Lejk Jan, Przodkowo,
Lejkowski Robert, Pomieczyńskahuta,
Lewiński Leon, Minkowice,
Leśniowski Józef, Barniewice.
Lica Piotr, Brodnica Górna,
Lisowski Stefan, Luzino,
Luliński Wojciech, Puck,
Łucki Michał, Gdynia,
Łobocki Władysław, Gdynia,
Łyszczarz Bronisława, Gdynia,
Machalski Ferdynand, Wyszecino,
Magot Zenon, Gdynia,
Majer Leon, Mściszewice.
Majewski Antoni, Gdynia,
Majkowski Antoni, Jamno,
Malaga Stanisław, Puck,
Malinowski Franciszek, Gdynia,
Małecki Franciszek, Orłowo,
Małkowski Jerzy, Gdynia,
Marczak Wacław, Gdynia,
Marczak Seweryn, Kniewo,
Marciński Franciszek, Sierakowice,
Markowski Brunon, Kobysewo,
Markowski Władysław, Chośnica,
Marzec Edward, Gdynia,
Marzec Józef,
Massa Leon, Kartuzy,
Maślanka Władysław,
Melrwald Edward, Grabówek,
Mejer Józef, Nowahuta,
Michalczuk Wincenty, Gdynia,
Miotk Marcin, Gościcino,
Michalek Bolesław, Rumia,
Miłosz Leon, Kiełpino,
Mitula Jan, Kartuzy,
Mielewczyk Jan, Długi Kierz,
Miąskowski Franciszek, Szymbark,
Młyński Wacław, Łapalice,
Musielak Wojciech, Żukowo,
Musiał Leon, Gdynia,
Muszyński Marian, Wejherowo.
Myszka Józef, Mirachowo,
Naczk Ksawery, Zuromino,
Netkowski Franciszek, Gdynia,
Niżyński Tadeusz, Gdynia,
Nowacki Hilary, Gdynia,
Nowakowski Stanisław, Wejherowo.
Nowc Brunon, Pogórze,
Obrączkiewicz Bolesław, Gdynia,
Okrój Jan, Hopowo,

Olbrych Zenon, Gdynia,
Orent Jan, Gdynia,
Ozimkowski Eugeniusz, Gdynia,
Palubicki Robert, Gołczewo,
Paprocki Stanisław, Orłowo,
Pastwa Ferdynand, Gdynia,
Patulski Franciszek, Somonino,
Pedraś Władysław, Gdynia,
Piękna Helena, Gdynia,
Pilarski Stanisław, Obłuże,
Pisarski Władysław, Gdynia,
Pioch Franciszek, Mojusz,
Pliszka Bronisław, Gdynia,
Pluciński Marian, Gościcino,
Pobłocki Jan, Wejherowo,
Piasecka Wiktoria, Zagórze,
Polny Antoni, Białarzeka,
Podhorodecki Ferdynand, Gdynia,
Polanowski Helmut, Gdynia,
Porzeziński Aleksander, Gdynia,
Pozorski Józef, Kłobuczyno,
Próchnicki Zbigniew, Gdynia,
Proczek Stefan, Gdynia,
Potrykus Franciszek, Zdrada,
Prusak Franciszek, Oliwa,
Pruski Paweł, Nakła,
Ptak Franciszek, Cisowa,
Regliński Antoni, Rybaki,
Regliński Józef, Ręboszewo,
Rejman Marian, Gdynia,
Reetz Leon, Gdynia,
Reszka Józef, Parchowo,
Robak Bolesław, Grabówek,
Rogowski Bronisław, Gdynia,
Rosiński Józef,
Rosinka Franciszek, Reda,
Rozmiarek Kazimierz, Gdynia,
Rotkiel Karol, Ciechocino,
Rozwadowski Wacław, Gdynia,
Rymkowski Stanisław, Orłowo,
Rzymek Józef, Gdynia,
Sadowski, Henryk, Wejherowo,
Sarczyk Adam, Obłuże - Kolonia,
Słomski Antoni, Chylonia,
Słupski Bolesław, Jurata - Hel,
Sobańska Eugenia, Rumia,
Skórecki Kazimierz, Gdynia,
Stachowiak Kazimierz, Chylonia,
Stanisławski Stanisław, Gdynia,
Stawicki Edwain, Gdynia,
Stencel Szczepan, Sulęczyno,
Stencel Alojzy, Strzelno,
Sułkowski Józef, Kartuzy,
Szalewski Eustachy, Ostrzyce,
Szatkowski Czesław, Gdynia,
Szlezak Roman, Obłuże - Kolonia,
Szlendak Stanisław, Wejherowo,
Stróżyk Leon, Gdynia,
Strzelczyk Władysław, Wejherowo,
Starostecki Władysław, Starahuta,
Szweda Józef, Rumia,
Świerzbinowicz Witold, Grabówek,
Światowiak Józef, Gdynia,
Szuber Dominik, Gdynia,
Szymczyk Henryk, Gdynia,
Szymański Franciszek, Leśniewo,
Skrzypkowski Hubert, Chmielno,
Sikora Leon, Będargowo,
Stobba Jan, Sopieszyno,
Skwarek Józef, Gdynia,
Sypion Walenty, Sianowskahuta,
Szukalski Ignacy, Dana - Łebcz,
Schütz Franciszek, Bojanowo,
Szmyt Kazimierz, Gdynia,
Szreder Edmund, Przodkowo,
Taczanowski Franciszek, Gdynia,
Tarnowski Bolesław, Gdynia,
Tłomiński Feliks, Gdynia,
Tokarski Stanisław, Wejherowo,
Tomaczak Stefan, Gdynia,
Trella Stanisław, Rumia,
Trzebiatowski Jan, Gdynia,
Tyburska Helena, Gdynia,
Tyrpa Ludwik, Strzelno,
Tusk Leon, Rzepiska,
Ulaszewski Władysław, Gdynia,
Urbański Sylwester, Brzyna,
Walkusz Benedykt, Kosy,
Wasilewski Andrzej, Gdynia - Chylonia,
Wardyn Antoni, Miechucino,
Wenta Franciszek, Łyśniewo,
Wenta Leon, Gowidlino,
Węsierski Władysław, Pierszczewo,
Westphal Jan, Wejherowo,
Wicki Leon, Łapino,
Wilk Antoni, Wejherowo,
Wieliński Józef, Wejherowo,
Wilczur Eugeniusz, Gdynia,
Wisławski Józef, Gdynia,
Wiśniewski Jan, Pierwoszyno,
Wolf Zygfryd, Rumia,
Wójcik Antoni, Gdynia,
Hoch-Wysocki Henryk, Puck,
Wachowiak Stanisław, Smolno,
Wilandt Maksymilian, Darzlubie,
Zadurski Leon, Dzierżązno,
Zaczek Feliks, Szemud,
Zaleski Eugeniusz, Gdynia,
Zarach Jan, Ramleje,
Zawirski Tadeusz, Gdynia,
Zdrojewski Piotr, Borzestowskahuta,
Zmudczyńska Barbara, Gdynia,
Żołnowski Bernard, Kartuzy,
Żurawa Stefan, Chylonia,
Żurawski Stanisław, Chylonia,
Zwiewka Władysław, Jeldzino,

Gdynia, dnia 22 lutego 1946 roku

Prezes Sądu Okręgowego
(—) **K. Olszewski.**

OGŁOSZENIE
PREZESA SĄDU OKRĘGOWEGO W ELBLĄGU.

Na podstawie § 7 Rozporządzenia Mini stra Sprawiedliwości z dnia 27.XI. 1945 r. (Dz. U. R. P. Nr 53 poz. 303) Prezes Sądu Okręgowego w Elblągu podaje do wiadomości powszechnej, ułożoną dnia 17-go stycznia 1946 r., częściową listę osób, powołanych do sprawowania w roku 1946 obowiązków ławników Sądu Okręgowego w Elblągu, w wydziałach do rozpoznawania przestępstw szczególnie niebezpiecznych w okresie odbudowy Państwa i spraw sądzonych w trybie doraźnym (dekrety z dn. 16.XI.1945 r. Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 300 i 301):

L. p.	Nazwisko i imię	Adres	
1.	Araszewski Jan	Elbląg	Królewiecka 110
2.	Bajer Ludwik	"	Brzeska 8
3.	Bogusz Bolesław	"	Gmina Teranowa
4.	Bogacki Wiktor	"	Próchnika 30
5.	Brewiński Teodor	"	Batorego 1
6.	Chwirot Zygmunt	"	Pocztowa 3
7.	Chłystek Henryk	"	Próchnika 10
8.	Czerniawski Antoni	"	Cicha 46
9.	Czerska Felicja	"	Podgórna 7-a
10.	Dembek Alojzy	"	Ogrodowa 32
11.	Duda-Dziewierz Antoni	"	Wiejska 3a
12.	Dzięciołkiewicz Henryk	"	Fałata 35
13.	Działowski Antoni	"	Pionierska 10
14	Flejszer Stefan	"	Próchnika 7
15.	Gajc Marian	"	Robotnicza 133
16.	Góral Tadeusz	"	Kopernika
17.	Godziszewski Władysław	"	Młyńska 62
18.	Hyżewicz Władysław	"	Cicha 34
19.	Iciaszek Wiktor	"	Gmina Teranowa
20.	Jackowski Stanisław	"	Żyrardowska 7
21.	Kaczmarski Zenon	"	Brzeska 6
22.	Kaftański Stanisław	"	Pocztowa 3
23.	Klimkowski Tadeusz	"	Polna 7
24.	Knedler Jan-Franciszek	"	Kościuszki 44
25.	Kozłowski Józef	"	Okrzei 21
26.	Kostrzewa Stanisław	"	Wysoka
27.	Krajewski Stefan	"	Traugutta 57
28.	Kucińska Helena	"	Zw. Jaszczurczego 22
29.	Kuźmicz Mikołaj	"	Suwalska 16
30.	Kurzydło Stanisław	"	Królewiecka 107
31	Kulczycki Piotr	"	Kościuszki 88
32.	Kośmider Władysław	"	Czerniakowska 23
33.	Lubecki Tadeusz	"	Górnośląska 3
34.	Łazarczyk Jan	"	Próchnika 27
35.	Marczak Mieczysław	"	Kopernika 3
36.	Mikołajczyk Zygmunt	"	Krasińskiego 8
37.	Mikołajczyk Kazimierz	"	Czerniakowska (Gazownia)
38.	Miściorek Józef	"	Stefczyka 4
39.	Morsakowski Bolesław	"	Beniowskiego 2
40.	Niepokulczycki Hipolit	"	Świętojańska 21
41.	Niedbała Leon	"	Żyrardowska 28
42.	Olownia Zygmunt	"	Kościelna 21
43.	Opolski Czesław	"	Żeglarska 64
44.	Orgacki Stanisław	"	Robotnicza 36
45.	Perkowska Jadwiga	"	Zielona 13
46.	Pezala Józef	"	Traugutta 47
47.	Perliński Eugeniusz	"	Moniuszki 36 (Magistrat)
48	Penkin Aleksy	"	Kedrzyńskiego 6
49.	Piotrkowski Jan	"	Traugutta 67 B m. 1
50.	Piątkowski Stanisław	"	Halicka 2

51.	Piétrusiewicz Leon	„	Społeczna 8
52.	Piskorski Stanisław	„	C.-Skłodowskiej 10
53.	Proszowski Stefan	„	Pionierska 12
54.	Przybyłowicz Henryk	„	A. Struga 33
55.	Rokicka Janina	„	Moniuszki 26
56.	Rokicka Bronisława	„	Moniuszki 26
57.	Słastny Anastazy	„	Wyspiańskiego 9
58.	Sadowski Tadeusz	„	Zielona 10
59.	Serafin Józef	„	Brzeska 6
60.	Smoliński Stanisław	„	Wspólna 28
61.	Sobkiewicz Władysław	„	Zielona 8
62.	Stokłosa Stefan	„	Kościuszki 21 m. 1
63.	Staszewski Henryk	„	Próchnika 30
64.	Stalinger Tadeusz	„	Żyrardowska 28
65.	Styfi Oskar	„	Fałata 2
66.	Suchożebrska Stanisława	„	Wysoka 63
67.	Suchożebrski Antoni	„	Wysoka 63
68.	Szubert Jan	„	Beniowskiego 15
69.	Sywula Zenon	„	Słoneczna 52
70.	Trębacz Władysław	„	Na Skarpie 41
71.	Tulczyński Edward	„	A. Struga 7
72.	Wodecki Antoni	„	Daszyńskiego 9
73.	Wieczorek Wincenty	„	Królewiecka 86
74.	Wiśniewski Wacław	„	Kościuszki 90
75.	Wojtuściszyn Andrzej	„	Próchnika 12
76.	Zalewska Maria	„	Moniuszki 24
77.	Zatorski Janusz	„	Orężna 8 (Starostwo Pow.)
78.	Zduńczyk Mieczysław	„	Barona Henryka 35
79.	Zenowicz Henryk	„	Kopernika 3
80.	Żukowski Marian	„	Traugutta 67

p. o. Prezesa Sądu Okręgowego

(—) S. Różański

ZAGUBIONE DOKUMENTY

Unieważnia się skradzione dokumenty — Witold Stalewski, Słupsk, Dworcowa 2a.

Unieważnia się zgubioną kartę ewidencyjną samochodu Opel P. 4, Adam Nr A—16965, nr silnika 8960, nr podwozia 49665, należącą do Społem - Baltic, Wrzeszcz, Grunwaldzka 161.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Słupsku unieważnia skradzione w dniu 9 lutego 1946 r. dokumenty na samochód ciężarowy marki Obel, a mianowicie kartę ewidencyjną nr C 17288, świadectwo zarejestrowania i paszport samochodu.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Słupsku

Unieważnia się dowód tożsamości konia Nr 447 z dnia 26 lipca 1945 r., wydany przez Wydział Wojskowy Zarządu Miejskiego w Gdańsku na klacz gniadą — Sib., urodzoną w roku 1939, wzrostu 137 cm, kat. „5". Dr. Michał Masiakiewicz, Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 46a.

Zarząd Miejski w Gdańsku unieważnia zgubione dokumenty rejestracyjne samochodu osobowego „Mercedes" Nr rej. A 16596, Nr silnika 10136017.1587, Nr podwozia 185594.

Zarząd Miejski w Gdańsku
Miejski Tabor Samochodowy.

Unieważnia się spaloną kartę ewidencyjną samochodu osobowego „Citroen" Nr A 15122, należącego do Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego w Gdyni.

Miejski Urząd Bezp Publ.
w Gdyni.

Zgłoszenia na prenumeratę przyjmuje Redakcja i Administracja Gdańskiego Dziennika Wojewódzkiego przy Urzędzie Wojewódzkim Gdańskim w Gdańsku, ul. Okopowa 5 (Wydział Ogólny, pokój Nr 47).

Administracja przyjmuje ogłoszenia od władz, urzędów i instytucyj o charakterze publiczno-prawnym, zaś od osób fizycznych i osób prawnych prawa prywatnego tylko te, które zdaniem Urzędu Wojewódzkiego, mogą być umieszczone w Gdańskim Dzienniku Wojewódzkim.

Cena ogłoszeń: zł. 5.— za wyraz — najmniej 10 wyrazów, przy tekstach dłuższych zł. 15.— za 1 mm szpalty. Administracja nie przyjmuje odpowiedzialności za terminowe ogłoszenia.

Prenumerata i ogłoszenia są płatne z góry wyłącznie za pośrednictwem P. K. O., Oddział w Gdyni, konto Nr. XI—4208. Opłaty dokonane w innym trybie nie będą uwzględniane.

Wysyłki dokonuje się po uprzednim wpłaceniu zaliczki kwartalnej na wspomniane P. K. O. w kwocie zł. 75.— do rozliczenia się zgodnie z cenami uwidocznionymi na każdym nadesłanym egzemplarzu.

Tłoczono z polecenia Wojewody Gdańskiego w drukarni Nr 8 Spółdz. Wydawniczej „Czytelnik" w Gdyni, ul. Mściwoja 7.

W—01300

CENA 25.—

GDAŃSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr 2

TREŚĆ